

OPIS TECHNICZNY DO PROJEKTU BUDOWLANO-ARCHITEKTONICZNEGO

branży drogowej dla budowy ciągu pieszo-jezdnego na ul. Leszczynowej w Ostrowie Wielkopolskim

1.1. Przedmiot inwestycji

Opracowanie stanowi projekt budowlany branży drogowej na budowę ciągu pieszo-jezdnego w ul. Leszczynowej w Ostrowie Wielkopolskim.

Zakres opracowania obejmuje :

- roboty rozbiórkowe,
- wykonanie koryta pod nawierzchnię pieszo-jezdni,
- budowę nawierzchni z kostki brukowej betonowej na podbudowie z kruszywa łamanego, (alternatywnie podbudowa betonowa)
- wykonanie nowego oznakowania.

1.2. Istniejący stan zagospodarowania terenu

Teren projektowanej inwestycji stanowi pas drogowy ul. Leszczynowej wyznaczony geodezyjnie, położony w zachodniej części miasta Ostrowa Wielkopolskiego.

Teren przyległy do pasa drogowego stanowi zabudowa jednorodzinna, z wjazdami do posesji prywatnych.

Początek opracowania w km 0+000,00 stanowi krawędź istniejącej jezdni ul. Olszynowej, koniec opracowania w km 0+450,30 stanowi krawędź nawierzchni ul. Grabowskiej.

W pasie drogowym projektowanej ulicy występują liczne sieci uzbrojenia podziemnego: gazowa, telekomunikacyjna, energetyczna, wodociągowa, kanalizacji sanitarnej oraz napowietrzna linia oświetlenia ulicznego.

Szerokość pasa drogowego wyznaczonego geodezyjnie w świetle ogrodzeń posesji wynosi 10 m, nawierzchnia ulicy gruntowa w bardzo złym stanie.

Brak odwodnienia powoduje po opadach zastoiska wody poważnie utrudniające ruch pieszych oraz pojazdów samochodowych.

1.3. Projektowane zagospodarowanie terenu

Na rys. nr 1 - plan zagospodarowania terenu pokazano zakres budowy i elementy geometryczne w planie.

1.3.1. Założenia projektowe

Projektowana ulica posiada parametry techniczne zgodne z Rozp. Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 02.03.1999r. (Dz.U. nr 43 poz. 430) w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie:

- klasa techniczna - D
- kategoria ruchu - KR2
- prędkość projektowa - 30 km/h
- szerokość pieszo-jezdni - 2 pasy x 2,5 m = 5,0 m
- pochylenie poprzeczne jezdni - 2% **w kierunku środka jezdni**

1.3.2. Rozwiązania projektowe

W projekcie przebudowy ulicy zachowano dotychczasowy jej przebieg, w pasie drogowym. Promienie łuków wyokrąglających na skrzyżowaniu z ul. Olszynową i Grabowską 8,0 m. Łączna długość projektowanego odcinka ulicy wynosi 450,30 m . Rozwiązania geometryczne przedstawiono na rys. nr 1.

1.3.3. Profile podłużne

Niweletę jezdni zaprojektowano w oparciu o następujące założenia:

- a/ nawiązanie do poziomów istniejących jezdni ulic Olszynowej i Grabowskiej,
- b/ racjonalne dostosowanie projektowanych poziomów jezdni do istniejących wysokości wjazdów do posesji,
- c/ zminimalizowanie robót ziemnych,
- d/ dostosowanie wysokościowe do istniejących sieci uzbrojenia podziemnego, zgodnie z wydanymi uzgodnieniami.

Ze względu na istniejące sieci uzbrojenia podziemnego niweletę jezdni zaprojektowano na wysokości istniejącego terenu, z minimalnymi odchyłkami. Elementy niwelety osi ulicy przedstawiono na rysunku nr 2.

1.4. Odwodnienie

Odwodnienie jezdni zapewniono poprzez zaprojektowanie normatywnych spadków poprzecznych i podłużnych nawierzchni , odprowadzenie wody deszczowej z powierzchni odwadniającej nastąpi do projektowanych wpustów deszczowych umieszczonych w nawierzchni jezdni.

Ze względu na istniejące warunki terenowe oraz uzbrojenie podziemne przyjęto w projekcie **pochylenie poprzeczne 2% w kierunku lewej krawędzi jezdni**, gdzie zaprojektowano ściek z 3-ech rzędów kostek brukowych zbierający wody opadowe z całego pasa drogowego, ustawiony na ławie betonowej 20x40cm z betonu B-15.

W ścieku zlokalizowano wpusty uliczne odprowadzające wodę do projektowanej kanalizacji deszczowej . Lokalizację projektowanych wpustów deszczowych pokazano na planie zagospodarowania terenu - rys. 1.

Projekt budowlany odwodnienia stanowiący oddzielne opracowanie, wykonany zgodnie z warunkami wydanymi przez PWiK przewiduje budowę rurociągu wraz z przykanalikami dla wpustów deszczowych, o przekrojach dostosowanych do ilości odprowadzanych wód.

1.5. Organizacja ruchu

W ramach budowy ulicy zaprojektowano nowe oznakowanie pionowe. Projekt stałej organizacji ruchu i oznakowania stanowi oddzielne opracowanie załączone do projektu wykonawczego.