

OPIS TECHNICZNY

do projektu architektoniczno-budowlanego remontu drogi wewnętrznej i placu manewrowego w Sandomierzu (branża drogowa)

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- aktualna mapa sytuacyjno - wysokościowa w skali 1:500;
- wizja w terenie
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 z dn. 14.05.1999 r. poz. 430).
- Decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego UA.73310-23/2007 z dn. 03.12.2007r.
- Uzgodnienia z Inwestorem

2. STAN ISTNIEJĄCY

Projektowana inwestycja położona jest na terenie zabudowanym – osiedle mieszkaniowe w zabudowie wielorodzinnej.

Teren objęty remontem stanowi droga wewnętrzna oraz plac zlokalizowany przy budynkach nr 14, 16, 18, 20 –ul. Mickiewicza w Sandomierzu. Droga i plac posiadają nawierzchnię bitumiczną w złym stanie technicznym Wjazd na przedmiotowy teren następuje z drogi gminnej – ul. Parkowa będącej w zarządzaniu Burmistrza Miasta Sandomierz. Przy remontowanym placu i drodze wewnętrznej znajdują się bloki mieszkalne o numerach wyżej wymienionych oraz garaże dla pojazdów osobowych. Odwodnienie placu odbywało się za pomocą wpustów ulicznych włączonych do kanalizacji ogólnospławnej. W skład tego systemu wchodziły wpusty deszczowe w ilości 5sztuk, studnie betonowe fi 1200 – 3sztuki, oraz kanał fi 200 ok. 60m. Kanał ten łączy się z kanalizacją sanitarną i deszczową. Układ ten nie posiadał urządzeń służących ochronie środowiska. Teren ten posiada pełne uzbrojenie w infrastrukturę techniczną.

Występuje następujące uzbrojenie podziemne:

- kanalizacja sanitarna
- wodociąg do istniejących zabudowań
- gazociąg
- oświetlenie do istn. zabudowań
- linie kablowe nn

3. CEL INWESTYCJI

Celem inwestycji jest dokonanie remontu istniejącej drogi wewnętrznej i placu manewrowego stanowiącego dojazd do garaży i budynków zabudowy wielorodzinnej. Remont poprawi komfort jazdy i bezpieczeństwo ruchu drogowego.

4. STAN PROJEKTOWANY

a. Plan sytuacyjny

Zgodnie ustaleniami z Inwestorem remont drogi wewnętrznej i placu manewrowego projektuje się w nawiązaniu do stanu istniejącego następująco: na odcinku drogi wewnętrznej wykorzystuje się istniejącą nawierzchnię bitumiczną jako podbudowę i zakłada się warstwę profilową z betonu asfaltowego oraz warstwę ścieralną z betonu asfaltowego gr. 4cm. Na podjazdach do garaży zaprojektowano nawierzchnię z kostki na podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie. Na planie sytuacyjnym przedstawiono gdzie jaki rodzaj nawierzchni został zaprojektowany.

b. Rozwiązanie wysokościowe, roboty ziemne i zielen

Niweleta projektowanej drogi wewnętrznej oraz placu manewrowego została nawiązana do istniejących rzędnych wysokościowych tj. posadowienia garaży, bloków mieszkalnych, ogrodzenia, istniejącej wysokości ulicy Parkowej. Rozwiązania wysokościowe przedstawiono na planie warstwicowym. Zastosowano spadki od 0,5% do 10%. W linii zaprojektowanych wpustów ulicznych przewidziano ściek z kostki betonowej szerokości 0,5m zaniżony w stosunku do nawierzchni placu 2cm. Pozwoli to sprawniej odprowadzać wodę opadową do kanalizacji. Przed garażami gdzie przewiduje się nawierzchnię z kostki istniejącą nawierzchnię należy rozebrać, podłoże wyprofilować i zagęścić. Na zagęszczonym podłożu układać warstwy konstrukcyjne.

Po zakończeniu robót związanych z budową poszczególnych elementów pasa drogi i placu należy skarpy, oraz pas zieleni bezpośrednio przylegający, zahumusować i obsiać trawą.

c. Konstrukcja

W oparciu o RMTiGM zał. nr 5 wybrano dla kategorii ruchu KR1 następującą konstrukcję:

Podjazdy do garaży:

- 8 cm - w-wa ścieralna z kostki betonowej gr.8cm
- 3 cm - podsypka cem. -piaskowa
- 20 cm - podbudowa z kruszywa łamanego stab. mechanicznie
- 10 cm - w-wa odsączająca z piasku;

Jezdnia bitumiczna na poszerzeniach:

- 4 cm - w-wa ścieralna z betonu asfaltowego
- 4 cm - w-wa wiążąca z betonu asfaltowego
- 20 cm - podbudowa z kruszywa łamanego stab. mechanicznie
- 10 cm - w-wa odsączająca z piasku;

Jezdnia bitumiczna z wykorzystaniem istniejącej nawierzchni

- 4 cm - w-wa ścieralna z betonu asfaltowego
- 4 cm - w-wa profilowa z betonu asfaltowego
- - ist. nawierzchnia bitumiczna

chodniki

- 6 cm - w-wa ścieralna z kostki betonowej gr.8cm
- 3 cm - podsypka cem. -piaskowa
- 10 cm - podsypka piaskowa

Nawierzchnię jezdni ograniczyć od chodnika lub zieleni krawężnikiem 15x30 cm. na ławie betonowej z oporem.

d. Odwodnienie

Odprowadzenie wody z drogi i placu zapewniają odpowiednio nadane pochylenia podłużne niwelety oraz spadki poprzeczne jezdni. Wody opadowe zostaną sprowadzone do proj. wpustów ulicznych, a z tych przykanalikami do projektowanej kanalizacji deszczowej. Kanalizacja została zaprojektowana jako odrębna branża.

5. WPŁYW INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO.

Projektowana inwestycja nie spowoduje zagrożenia dla otaczającego środowiska. Płynność ruchu samochodowego na nowoprojektowanych nawierzchniach nie spowoduje nadmiernego zanieczyszczenia środowiska spalinami i hałasem. Wody opadowe wprowadzone do kanalizacji deszczowej w ulicy Mickiewicza zostaną oczyszczone przy użyciu separatora.

Inwestycja nie jest inwestycją mogącą pogorszyć stan środowiska.

6. WARUNKI DOSTĘPNOŚCI DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWN.

Projektowane drogi ułatwią poruszanie się osobom niepełnosprawnym, poprzez wykonanie obniżen krawężników w obrębie przejść dla pieszych.

7. CHARAKTERYSTYKA EKOLOGICZNA OBIEKTU

Wykonanie nawierzchni z betonu asfaltowego lub kostki betonowej poprawi płynność ruchu samochodowego, zmniejszy zużycie paliwa, emisję spalin i hałasu, poprawi bezpieczeństwo przeciwpożarowe oraz poprawi również dostępność i funkcjonalność obiektu.

Wody opadowe i roztopowe sprowadzone zostaną do wpustów ulicznych i wprowadzone do kanalizacji deszczowej.

8. WARUNKI OCHRONY PRZECIWPOŻAROWEJ.

Parametry projektowanej dróg umożliwiają ruch wszystkich rodzajów pojazdów normatywnych, w tym pożarniczych.

Projektant