

O P I S T E C H N I C Z N Y

do projektu budowlanego pn. „Budowa ulic osiedla Wadąg obręb Kieźliny, Myki, gmina Dywity”, II ETAP budowy. Budowa ulicy Bolesława Leśmiana.

1. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt budowy ulic osiedla Wadąg, II Etap budowy dotyczy realizacji robót na ulicy Bolesława Leśmiana. W niniejszym projekcie dokonano również zmiany konstrukcję nawierzchni ulicy.

Zakres opracowania

- budowa nawierzchni ulicy Leśmiana.

Zakres budowy pozostałych branż bez zmian projektowych.

2. Materiały wyjściowe.

- 2.1. Projekt budowlany „Budowy ulic osiedla Wadąg”, wykonany we wrześniu 2009r na który uzyskano pozwolenie na budowę nr decyzji Dyw/76/2010 Starosty Olsztyńskiego z dnia 12.07.10r Nr IB.5/7351/Dyw/71/11341/2010.
- 2.2. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dziennik Ustaw nr 43 z dnia 14 maja 1999r – poz.430).

3. Stan istniejący.

Osiedle Wadąg położone jest w obrębie ewidencyjnym Kieźliny i Myki, w rozwidleniu drogi powiatowej Tuławki – Olsztyn. Układ komunikacyjny osiedla stanowi sieć ulic wewnętrznych w układzie równoległym ulic: Słowackiego, Kochanowskiego Asnyka i prostopadłym do drogi powiatowej ulice: Leśmiana, Brzechwy i Osieckiej. Ulice podłączone są do drogi powiatowej (droga nadrzędna) skrzyżowaniami zwykłymi w kształcie litery „T”, skrzyżowania wewnętrzne ulic osiedlowych są równorzędne, czterowylotowe, zwykłe. Zrealizowano już budowę ulicy J.Kochanowskiego, która jest najdłuższa na osiedlu, obecnie wykonywana będzie nawierzchnia ulicy Leśmiana, która stanowić będzie drugi etap budowy całości inwestycji. Ulica B. Leśmiana umożliwi rozdzielenie ruchu z osiedla na drogę powiatową, ponieważ jest drugim zjazdem na drogę powiatową. Obecnie nawierzchnia na ulicy jest gruntowa, lokalnie uzupełniana żwirem i gruzem. Przy ulicach występuje teren pełniący funkcję mieszkaniową jednorodzinną. W liniach rozgraniczających ulic zlokalizowane są urządzenia infrastruktury technicznej są to: gazociągi, kanalizacja sanitarna, sieć telekomunikacyjna i energetyczna oraz wodociągi. Odwodnienie ulic i terenu przyległego, powierzchniowe z odprowadzeniem do lokalnych zagłębień i zbiorników wodnych.

Na podstawie opinii geotechnicznej w podłożu pod warstwą nawierzchniową występują grunty nośne - przeważnie piaski i piaski gliniaste, średniozagęszczone. Warunki wodne są dobre.

4. Stan projektowany.

Zagospodarowanie terenu przedstawiono na rysunku nr 1.

Obejmuje ono:

- ulicę osiedlową klasy D

Pozostałe branże bez zmian.

4.1. Podstawowe parametry techniczne.

- kategoria podłoża G1,2
- kategoria ruchu KR1
- szerokość jezdni 6,0m, obramowana krawężnikiem typu lekkiego.

4.2. Geometria pozioma

Geometria pozioma ulicy wpasowana została ściśle do istniejącego pasa drogowego. Na początkowym odcinku zaprojektowano plac do zawracania, następnie ulica krzyżuje się z ulicami Asnyka, Kochanowskiego i Słowackiego w km 0+276,18 podłączona jest do drogi powiatowej. Ulice krzyżują się pod kątem zbliżonym do prostego, zaprojektowano promienie skreślenia o $R=8m$ i $10m$.

W planie ulica leży na prostej.

4.3. Profil podłużny

Niweletę jezdni dostosowano do istniejącego terenu, występują niewielkie wykopy i nasypy w granicach ± 30 cm. Maksymalny spadek podłużny dochodzi do 4,7%. Podłączenie do drogi powiatowej na istniejącym poziomie.

4.4. Przekrój normalny

W projekcie pierwotnym na ulicy B. Leśmiana zaprojektowano następującą konstrukcję nawierzchni:

Ruch KR1, grupa nośności podłoża G1:

- warstwa ścieralna – beton asfaltowy 0/12,8 grubości 4 cm,
- warstwa wiążąca – beton asfaltowy 0/12,8 grubości 4 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, grubość warstwy 20 cm,
- warstwa mrozochronna z kruszywa o wskaźniku wodoprzepuszczalności $k > 8m/24h$, grubości 20 cm,

W projekcie zamiennym warstwę ścieralną stanowić będzie kostka betonowa grubości 8 cm.

Zaprojektowano następującą konstrukcję nawierzchni na ulicy Leśmiana:

Ruch KR1, grupa nośności podłoża G1 .

- warstwa ścieralna – kostka betonowa grubości 8 cm, ułożona na podsypce cementowo-piaskowej (1:4) grubość warstwy 5 cm,
- podbudowę zasadniczą stanowić będzie kruszywo łamanego stabilizowanego mechanicznie, grubość warstwy 32 cm,
- warstwa odcinająca – kruszywo naturalne o wskaźniku wodoprzepuszczalności $k > 8m/24h$, grubości 10 cm,
- Obramowanie jezdni krawężnikiem betonowym typu lekkiego na ławie betonowej

z oporem.

Konstrukcja nawierzchni na miejscach postojowych pozostaje bez zmian.

4.5. Roboty wykończeniowe

Przyległy teren należy wyrównać, rozplantować grunt wydobyty z korytowania i obsiać mieszanką traw.

4.6. Zestawienie powierzchni, długości elementów zagospodarowania

- powierzchnia nawierzchni ulicy $P=1893,5\text{m}^2$

5. Dane informacyjne

Teren inwestycji nie jest wpisany do rejestru zabytków.

6. Wpływ projektowanej inwestycji na środowisko.

Projektowana inwestycja nie będzie wywierać wpływu na pogorszenie warunków środowiska naturalnego, przeciwnie polepszy warunki bezpieczeństwa ich użytkowania i zmniejszy ilość emitowanych spalin.

Projektowana inwestycja nie naruszy interesu osób trzecich.

Opracował

Zbigniew Koper