

OPIS TECHNICZNY
do projektu wykonawczego budowy zatok postojowych dla autobusów w ciągu drogi powiatowej
nr 2463P na odcinku ulicy Mostowej w Mosinie

1. Podstawa opracowania.

Opracowanie projektu nastąpiło na podstawie umowy Nr IK.198.2017.MP zawartej w dniu 15 maja 2017 roku w Mosinie pomiędzy Gminą Mosina a Pracownią Projektową Eliza Jankowska z siedzibą w Drużynie.

2. Dane do projektowania.

1. Mapę do celów projektowych w skali 1:500, stan aktualny na dzień 14 czerwca 2017 roku, opracowana przez geodetę uprawnionego - mgr inż. Lech Mikołajczak, zam. 61-680 Poznań, ul. Anyżowa 7.
2. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz.124).
3. Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych wydany przez Generalną Dyрекcję Dróg Publicznych w Warszawie w 1997 roku.
4. Uzgodnienia z Zamawiającym.
5. Wizja lokalna wraz z pomiarami uzupełniającymi w terenie.

3. Przedmiot opracowania.

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt wykonawczy budowy dwóch zatok postojowych dla autobusów w ciągu drogi powiatowej nr 2463P Mosina - Grabianowo na odcinku ulicy Mostowej w Mosinie.

4. Struktura własności terenu.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie wielkopolskim na terenie powiatu poznańskiego w gminie Mosina.

Nieruchomości, na których zlokalizowana została inwestycja:

- jednostka ewidencyjna: 302110_4 Mosina - Miasto
- obręb ewidencyjny: 0001 Mosina
- arkusz: 25
- numery nieruchomości: **3132, 1681/3**
- właściciel: POWIAT POZNAŃSKI, zarządca: ZARZĄD DRÓG POWIATOWYCH W POZNANIU
- Księga wieczysta nr PO1M/00042243/2

5. Stan istniejący.

Teren przeznaczony pod budowę zatok postojowych obejmuje obszar drogi powiatowej nr 2463P Mosina - Grabianowo, działki o nr ewid. 3132, 1681/3, obręb Mosina. W obrębie planowanej inwestycji przebiega jezdnia szerokości 7,0 m o nawierzchni mineralno-asfaltowej w przekroju ulicznym. Obustronnie zlokalizowane są chodniki szerokości 2,2-2,5 m o nawierzchni z płytek betonowych 0,35 x 0,35 cm w odsunięciu od jezdni na szerokości 0,7 m i 3,0 m.

Odwodnienie pasa drogowego wgłębne siecią kanalizacji deszczowej.

Kategoria ulicy: droga powiatowa, Klasa G „główna”, prędkość projektowana - 50 km/h

Istniejący pas drogowy szerokości 24,00 m.

W rejonie planowanych zatok postojowych występują już przystanki autobusowej bez zatok.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w terenie zabudowanym. Po obu stronach pasów drogowych występuje zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna. W pasie drogowym zlokalizowane jest uzbrojenie

podziemne: sieć kanalizacji sanitarnej i deszczowej, sieć wodociągowa, sieć telekomunikacyjna, sieć gazowa. Sieć energetyczna oraz oświetlenie uliczne zasadniczo występuje jako napowietrzne.

6. Stan projektowany.

Projektuje się dwie zatoki postojowe dla autobusów po dwóch stronach jezdni drogi powiatowej o następujących parametrach każda:

- długość krawędzi zatrzymania: 20,00 m
- szerokość zatoki: 3,00 m
- wyokrąglenie załomów krawędzi jezdni łukami o promieniu: 30,00 m
- szerokość chodnika (peronu) przy zatoce: 2,00 m, 2,50 m
- pochylenie poprzeczne nawierzchni jezdni w zatoce 2 % w stronę jezdni drogi powiatowej
- skos wjazdowy: 1:5 (zatoka zachodnia) oraz 1:8 (zatoka wschodnia)
- skos wyjazdowy: 1:4

Rozwiązanie planu zagospodarowania przedstawia Rys. Nr 2.

Konstrukcja nawierzchni jezdni w zatoce przyjęto przy uwzględnieniu nawierzchni jezdni drogi KR3:

- warstwa ścieralna z kostki betonowej grubości 8 cm (kostka w kolorze czerwonym)
- podsypka cementowo-piaskowa grubości 3 cm (po zagęszczeniu)
- podbudowa zasadnicza z betonu cementowego C16/20 grubości 24 cm

Krawędź zatoki postojowej od strony chodnika/peronu projektuje się w wyniesionym krawężniku drogowym betonowym 20 x 30 cm ułożonym na ławie betonowej 35 x 40 cm z betonu C12/15 z oporem. W obrębie zjazdów na posesje należy obniżyć krawężnik do poziomu 4 cm ponad poziom nawierzchni jezdni zatok. Od strony jezdni drogi powiatowej przewiduje się ustawienie wtopionego opornika drogowego betonowego 12 x 25 cm na ławie betonowej 30 x 26 cm z betonu C12/15.

W obrębie zatok przyjęto przekrój poprzeczny nawierzchni jako jednostronny o pochyleniu 2 % w stronę jezdni.

Zmiana nawierzchni chodnika w zakresie opracowania o następującej konstrukcji:

- warstwa ścieralna z kostki betonowej grubości 8 cm (kostka w kolorze szarym)
- podsypka cementowo-piaskowa grubości 3 cm (po zagęszczeniu)
- podbudowa z gruntu stabilizowanego cementem o $R_m = 5,0$ MPa (z dowozu) grubości 15 cm

Obramowanie nawierzchni chodnika w obustronnym oporniku betonowym ulicznym 8 x 30 cm ułożonym na ławie betonowej 30 x 30 cm z betonu C12/15 z oporem.

Zmiana nawierzchni zjazdów na posesje w zakresie opracowania o następującej konstrukcji:

- warstwa ścieralna z kostki betonowej grubości 8 cm (kostka w kolorze grafitowym)
- podsypka cementowo-piaskowa grubości 3 cm (po zagęszczeniu)
- podbudowa z kruszywa łamanego o uziarnieniu 0-31,5 mm stabilizowanego mechanicznie grubości 15 cm

Obramowanie nawierzchni zjazdów w obustronnym oporniku betonowym ulicznym 8 x 30 cm ułożonym na ławie betonowej 30 x 30 cm z betonu C12/15 z oporem.

Przewiduje się zachowanie istniejącego pochylenia podłużnego i poprzecznego zjazdów na posesje z uwzględnieniem nawierzchni zatok oraz dowiązaniem do istniejącego ukształtowania terenu.

Planowane wykonanie zatok postojowych dla autobusów nie koliduje z nadziemnym uzbrojeniem technicznym.

Rozwiązanie przekrojów normalnych przedstawione jest na Rys. Nr 3.

Niweleta zatok postojowych dla autobusów w przekroju podłużnym została zaprojektowana w maksymalnym dostosowaniu do istniejącego ukształtowania terenu - pochylenia podłużnego jezdni drogi powiatowej.

Zachowuje się istniejący sposób odwodnienia pasa drogowego drogi powiatowej. Planowane roboty inwestycyjne nie zakłócą istniejących warunków odwodnieniowych.

Odwodnienie zatok postojowych dla autobusów zaprojektowano jako powierzchniowe w stronę jezdni drogi powiatowej, gdzie dalej wody odbierane są przez istniejący system kanalizacji deszczowej.

7. Zieleń.

W ramach robót przygotowawczych przewiduje się 2,0 szt. drzew do przesadzenia: klon kulisty - obwód pnia: 12 cm.

8. Wpływ inwestycji na środowisko.

Przedmiotowa inwestycja nie stanowi przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71), a co za tym idzie nie wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia zgodnie z ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. 2004 Nr 92 poz. 880 z późn. zm.) i nie zagraża środowisku.

Planowana budowa zatok postojowych dla autobusów nie wpłynie negatywnie na stan wód powierzchniowych i podziemnych.

9. Obszar oddziaływania inwestycji.

Po analizie Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430) pod kątem wyznaczenia w otoczeniu projektowanego przedsięwzięcia, na który obiekt oddziałuje wprowadzając ograniczenia w jego zagospodarowaniu stwierdzono, że obszar oddziaływania planowanej inwestycji ogranicza się do granic terenu objętego wnioskiem.

Realizacja inwestycji nie spowoduje ograniczeń w zagospodarowaniu terenów przyległych.

10. Inne zagadnienia.

Podczas realizacji zadania należy przestrzegać wszystkich uwag i zaleceń zarządcy drogi - Zarządu Dróg Powiatowych w Poznaniu.

Należy zachować szczególną ostrożność przy prowadzeniu wszelkich prac w sąsiedztwie istniejącego uzbrojenia terenu a prace w obrębie urządzeń i sieci prowadzić ręcznie. W celu rzeczywistego posadowienia sieci należy wykonać próbne przekopy.

Przed rozpoczęciem robót należy powiadomić o planowanych robotach gestorów sieci.

Roboty należy wykonywać również zgodnie z zasadami dotyczącymi technologii robót nawierzchniowych z kostki betonowej. Niniejsze opracowanie nie precyzuje sposobu układania kostki pod względem kształtu geometrycznego na płaszczyźnie - powinno to zostać ustalone przez architekta bezpośrednio przed etapem układania nawierzchni chodników.

Wyniesienie projektu w teren należy powierzyć uprawnionemu geodecie w celu prawidłowego zlokalizowania obiektu oraz potwierdzenia projektowanego stanu w odniesieniu do obiektów istniejących.

Sporządziła:

mgr inż. Eliza Jankowska

WKP/0250/PWOD/07