

OPIS TECHNICZNY
do projektu architektoniczno-budowlanego

BRANŻA DROGOWA

Założenia projektowe.

Kategoria drogi: – droga gminna klasy D

Kategoria ruchu: - KR1

Kategoria gruntu podłoża: - G4

Geometria trasy.

Pas drogowy ul. Rynek jest o zróżnicowanej szerokości od 8,30 m do 39,20 m, . W celu ułatwienia zdefiniowania lokalizacji elementów projektowanego zagospodarowania pasa drogowego wprowadzono pomocniczo oś ul. Targowej (z punktem początkowym na przecięciu z osią ul. Gen. Zielińskiego), do której przyporządkowano poszczególne zdarzenia. I tak początek robót (przedłużenie linii proj. krawężnika przystającego do jezdni DP) przyjęto w km 0+003,43, a koniec robót w km 0+111,63.

Wszystkie elementy pasa drogowego ul. Rynek przyjęto w jednej płaszczyźnie różnicując je kolorem i sposobem obróbki wbudowywanych materiałów kamiennych (wg. PZT, rys. nr Z1). Powierzchnię dowiązano do istniejącego terenu i przystającej zabudowy kształtując spadki ze skierowaniem do ul. Targowej z wyjątkiem obszaru ciągu pieszo-jezdnego, którego powierzchnię ukształtowano ze spadkami skierowanymi do istniejącej studzienki ściekowej. Projektowaną nawierzchnię ograniczono od jezdni ul. Gen. Zielińskiego i ul. Targowej krawężnikami kamiennymi (granit) o wymiarach 15x30 cm, posadowionymi na ławie z oporem z betonu C12/15, wyniesionymi 6 cm, z wyłączeniem przejść dla pieszych i zjazdów, na których przyjęto krawężnik wtopiony.

Przestrzeń pomiędzy ustawionym krawężnikiem a istniejącą nawierzchnią jezdni dróg należy wypełnić betonem C12/15 (w zakresie podbudowy) i masą zalewową na bazie asfaltu na warstwę zamykającą.

Od strony terenów zieleni, projektowaną nawierzchnię, oddzielono opornikami kamiennymi (granit) o wymiarach 12x25 cm, posadowionymi na ławie z oporem z betonu C12/15, wtopionymi.

Ciągi piesze (chodniki) w terenie zielonym, oraz dojścia do furtek, ograniczono obrzeżami kamiennymi (granit) o wymiarach 8x30 cm, posadowionymi na podsypce cem.-piaskowej (1:4), wtopionymi.

W celu zapewnienia obsługi komunikacyjnej terenu objętego projektem oraz przystających posesji zaprojektowano dwa zjazdy publiczne z ul. Targowej zlokalizowane:

- a) w km 0+047,79,
- b) w km 0+089,75.

Ad. (a) Zjazd na drogę wewnętrzną, długości 18,31 m, obsługującą:

- przystający po lewej stronie teren (plac manewrowy),
- przystającą zatokę postojową, dla samochodów osobowych, z czterema stanowiskami postojowymi, prostopadłymi o wymiarach 2,50x5,00 m (strona

prawa),

- posesję zlokalizowaną na działce nr ewid. 171/1.

Szerokość wydzielonej jezdni wynosi 5,50 m i umożliwia ruch dwukierunkowy. Włączenie (krawędzi jezdni) do ul. Targowej poprowadzono łukami o promieniach $R_1=R_2=6,00$ m.

Ad. (b) Zjazd na drogę dojazdową, poprowadzoną linią łamaną długości 62,17 m, obsługującą:

- przystający po lewej stronie teren (plac manewrowy),
- przystającą zatokę postojową, dla samochodów osobowych, z sześcioma stanowiskami postojowymi, prostokątnymi, (pięć o wymiarach 2,50x5,00 m oraz jedno o wymiarach 3,60x5,00 m dla pojazdu osób niepełnosprawnych) – (strona prawa),
- przystające posesje, w tym remizę Ochotniczej Straży Pożarnej.

Szerokość wydzielonej jezdni, na długości zatoki postojowej, wynosi 6,00 m, a na dalszym odcinku przechodzi w ciąg pieszo-jezdny o szerokości od 8,07 do 9,18 m. Włączenie (krawędzi jezdni) do ul. Targowej poprowadzono łukami o promieniach $R_1=8,00$ m i $R_2=6,00$ m.

Zaprojektowano dwa przejścia dla pieszych, szerokości po 4,00 m:

- w ul. Gen. Zielińskiego – na przedłużeniu wydzielonego ciągu pieszego (na kierunku wschód – zachód) oraz dojścia do kościoła,
- w ul. Targowej w km 0+021,31.

Na przejściach dla pieszych (od strony jezdni) przyjęto wykonanie nawierzchni z dwóch rzędów płyt chodnikowych betonowych wskaźnikowych (tzw. guzikowych) o wymiarach 35x35x5 cm.

Konstrukcja nawierzchni.

Konstrukcję nawierzchni jezdni przyjęto dla gruntów podłoża o nośności G4 oraz na podstawie obwieszczenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 23 grudnia 2015 r. r. (Dz. U. z dn. 29 stycznia 2016 r., poz. 124) w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43 poz. 430 z 1999 r.) oraz w oparciu o Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych opracowany przez Katedrę Inżynierii Drogowej Politechniki Gdańskiej w 2012 r. i zatwierdzony przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

Konstrukcja nawierzchni jezdni

- w-wa ścieralna z kostki kamiennej (zgodnie z PZT branża arch.) (nawierzchnie z kostki brukowej, zasypanej-miałowanej, kruszywem naturalnym C 90/3 frakcji 0/2)
- podsypka cem.-piaskowa (1:4), w-a gr. 5 cm,
- podbudowa z kruszywa naturalnego C 90/3 frakcji 0/31,5, w-wa gr. 10 cm,
- podbudowa z kruszywa naturalnego C 90/3 frakcji 0/63, w-wa gr. 20 cm,
- warstwa mrozoochronna z mieszanki kruszywa stabilizowanej cementem C 1,5/2 < 4,0 MPa, w-wa gr. 30 cm,
- istniejące podłoże gruntowe wyrównane i zagęszczone zgodnie z SST

Konstrukcja nawierzchni chodnika (w terenie zielonym):i na dojściach do furtek):

- w-wa ścieralna z kostki kamiennej (zgodnie z PZT branża arch.) (nawierzchnia z kostki brukowej, miałowanej kruszywem naturalnym C 90/3 frakcji 0/2),

- podsypka piaskowa, w-wa grubości 5 cm,
- podbudowa z kruszywa naturalnego C 90/3 frakcji 0/31,5, w-wa gr. 15 cm,
- warstwa mrozoochronna z mieszanki kruszywa stabilizowanej cementem C 1,5/2 < 4,0 MPa, w-wa gr. 10 cm,
- istniejące podłoże gruntowe wyrównane i zagęszczone zgodnie z SST.

Oznakowanie

Projekt stałej organizacji ruchu ujęty jest w oddzielnym opracowaniu.