

PROJEKT ARCHITEKTONICZNO- BUDOWLANY

(NIEZBĘDNE SZKICE I RYSUNKI)

OBIEKT: **Przebudowa skrzyżowania ul. Kaszubskiej i Kilińskiego**

ADRES: SŁUPSK, ul. Kaszubska/Kilińskiego
dz. nr 752/2 obr. 0006, 1/6 obr. 0014;
j. ew. 226301_1

INWESTOR: Miasto Słupsk
pl. Zwycięstwa 3
76-200 Słupsk

KATEGORIA: **XXV**

BRANŻA: DROGOWA

PROJEKTOWAŁ: mgr inż. Wojciech Łoś
upr. ZAP/0146/POOD/14

Koszalin, 25.09.2021 r.

SPIS TREŚCI

1. Część opisowa	str. 3
2. Część rysunkowa:	
1. D1 – PZT (branża drogowa)	1:500
2. D2 – Przekrój konstrukcyjny A-A	1:50

Część opisowa – opis techniczny

I. Zamierzony sposób użytkowania	4
II. Układ przestrzenny oraz forma architektoniczna.....	4
III. Charakterystyczne parametry	4
IV. Posadowienie obiektu	5
V. Zapewnienie warunków korzystania z obiektu przez osoby niepełnosprawne.....	6
VI. Wpływ na środowisko	6
VII. Informacje dotyczące wyposażenia budowlano-instalacyjnego	6
VIII. Dane dotyczące warunków ochrony przeciwpożarowej.....	6
CZĘŚĆ RYSUNKOWA:.....	7

Część opisowa

dla branży drogowej przebudowy skrzyżowania ulic Kaszubskiej i Kilińskiego w Słupsku.

I. Zamierzony sposób użytkowania

Sposób użytkowania nie ulegnie zmianie. Pozostanie to funkcja komunikacyjna do obsługi ruchu pieszego i kołowego.

II. Układ przestrzenny oraz forma architektoniczna

Zgodnie z projektem zagospodarowania terenu działek nr 752/2 obr. 0006, 1/6 obr. 0014 (Słupsk) w Słupsku, opracowano projekt przebudowy skrzyżowania ulic Kaszubskiej i Kilińskiego, który przedstawia rysunek D1.

W ramach opracowania zaplanowano zmianę formy istniejącego skrzyżowania na rondo. Geometria części centralnej zakłada wykonanie wyspy centralnej o średnicy $D=11,0$ m. Wewnętrzna wyspa zostanie zagospodarowana zielenią średnią zgodnie z projektem nasadzeń (rys. D2.2). Zewnętrzna średnica ronda będzie mieć $D=25$ m. W celu poprawy trajektorii poruszających się pojazdów zostanie wyłączona z ruchu pas o szerokości $1,5$ m od wyspy centralnej. Geometria pozwala na jazdę autobusów przegubowych w każdym kierunku wraz zawracaniem. Ponadto zakładając możliwość jazdy pod prąd zapewniony zostaje przejazd transportów ponadgabarytowych ulicą Kaszubską.

Wloty na rondo oznaczono literowo A-B, A-C i A-D.

Wlot A-B (południowy) będzie skanalizowany. Wyspa kanalizująca będzie mieć szerokość $2,0$ m, a pasy ruchu (wjazdowy i wyjazdowy) będą mieć szerokość $4,0$ m. Geometria wlotu będzie odgięta o około 10 st. i wyokrąglona łukiem kołowym $R=50$ m. Na wlocie przewidziano nową lokalizację przejścia dla pieszych (na wprost schodów terenowych) o szerokości $6,0$ m. Naprowadzenie na pasy ruchu oraz poszerzenie jezdni będzie wykonane za pomocą skosów o wartości $1:10$. Promień łuku wlotowego wynosi $R=15,0$ m. Promień łuku wylotowego pomiędzy wlotami A-B i A-C wykreowany za pomocą krzywej kosztowej $2:1:2$ o promieniach $R=20/10/20$ m.

Wlot A-C (zachodni) będzie wprowadzony w wyspę centralną na wprost. Promień łuku wlotowego pomiędzy wlotami A-B i A-C wykreowany za pomocą krzywej kosztowej $2:1:2$ o promieniach $R=20/10/20$ m. Promień łuku wylotowego będzie wynosić $R=20$ m. Na wlocie zostanie przesunięte przejście dla pieszych o szerokości $4,0$ m.

Wlot A-D (północny) będzie skanalizowany. Wyspa kanalizująca będzie mieć szerokość 2,5 m, a pasy ruchu (wjazdowy i wyjazdowy) będą mieć szerokość 4,0 m. Naprowadzenie na pasy ruchu oraz poszerzenie jezdni będzie wykonane za pomocą skosów o wartości 1:10. Promień łuku wlotowego wynosi $R=12,0$ m. Promień łuku wylotowego będzie mieć wartość $R=20$ m.

Po stronie wschodniej przewidziano przebudowę skarpy i wykonanie odcinkowo ciągu pieszo-rowerowego o szerokości 3,0 m i chodnika o szerokości 2,0 m.

Od strony jezdni ronda przewidziano ustawienie barier U-12a w odległości 0,5 m – w celu zapewnienia skrajni.

W celu realizacji zadania konieczne będzie przesunięcie istniejących latarni oraz wpustów, a także wycięcie 3 drzew.

Uzbrojenie podziemne należy zabezpieczyć rurami ochronnymi dwudzielnymi.

III. Charakterystyczne parametry

A) Konstrukcja jezdni:

- w-wa ścieralna – AC11S gr. 4 cm;
- w-wa wiążąca – AC16W gr. 8 cm
- podbudowa zasadnicza – AC32P gr. 20 cm
- podbudowa pomocnicza – mieszanka stab. cem. C3/4 ($R_m \leq 6$ MPa) gr. 18 cm
- WUP – mieszanka niezwiązana stab. mech ($E_{v2}=50$ MPa) min. gr. 40 cm
- *w-wa odcinająca – geowłóknina separująca (w wypadku gdy w podłożu występują grunty spoiste)
- Grunt rodzimy

B) Chodniki i ciągi pieszo-rowerowe:

- kostka betonowa 25x30x8 gr. 8 cm;
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. 3 cm
- podbudowa - beton cementowy C3/4 gr. 10 cm
- [opcjonalne – wypadku występowania gruntów spoistych] w-wa odcinająca – geowłóknina separująca
- Grunt rodzimy

C) Oporniki:

Nawierzchnia będzie ograniczona obrzeżami betonowymi 30x8 oraz krawężnikami ulicznymi **granitowymi** 15x30 i najazdowymi 15x22 ustawionymi

na ławie betonowej C12/15. Połączenie nawierzchni krawężnika z jezdnią należy uszczelnić bitumiczną masą zalewową.

IV. Posadowienie obiektu

Grunty w podłożu zakwalifikowana jako grupa nośności G4. Posadowienie zaprojektowano jako rozwiązanie typowe wg. „Katalogu”.

V. Zapewnienie warunków korzystania z obiektu przez osoby niepełnosprawne

W miejscach przejść dla pieszych krawężniki zostaną obniżone do światła około +1 cm.

VI. Wpływ na środowisko

Rozpatrywany zakres nie zmienia wpływu rozpatrywanego zakresu na środowisko.

VII. Informacje dotyczące wyposażenia budowlano-instalacyjnego

Zakres (zawarty opracowaniach branżowych) obejmuje przebudowę oświetlenia i wymianę istniejących elementów kanalizacji deszczowej.

VIII. Dane dotyczące warunków ochrony przeciwpożarowej

Układ dróg publicznych sam w sobie stanowi zapewnienie dojazdu dla celów PPOŻ.

Opracował:

mgr inż. Wojciech Łoś

CZĘŚĆ RYSUNKOWA: