

OPIS DO PROJEKTU ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANEGO

1. Rozwiązania projektowe

1.1 Parametry techniczne

- klasa techniczna – D
- kategoria ruchu – KR 1
- prędkość projektowa 30 km/h
- ilość pasów ruchu - 2
- szerokość jezdni – 5,0 m (przekrój szlakowy)
- szerokość poboczy gruntowych – 1,0 m
- spadek poprzeczny jezdni – 2,0 % (daszkowy i jednostronny)
- spadek poprzeczny poboczy – 6,0 %
- pochylenie skarp – 1:1,5

1.2. Geometria

Początek trasy drogi gminnej Nr 108542B założono w osi pasa drogowego w km 0+000 na wysokości działki nr 40/2, zaś koniec trasy przyjęto w km 0+208 na wysokości działki nr 126.

Początek projektowanej trasy drogi gminnej wewnętrznej przyjęto w km 0+000 w osi projektowanej jezdni drogi gminnej Nr 108542B Zwodzieckie - Przechody - Smolony Sadek, zaś koniec trasy w km 0+168,50 na krawędzi istniejącej jezdni drogi wojewódzkiej nr 687 Juszkowy Gród - Nowosady.

Zaprojektowano przekrój szlakowy dróg tj. jezdnię o szerokości 5,0 m z obustronnymi poboczami gruntowymi o szerokości 1,0 m.

Skrzyżowanie z drogami: wojewódzką Nr 687 oraz gminną nr 108542B rozwiązano jako zwykle. Zastosowano łuki wyokrąglające o promieniach $R=10,0$ m.

Drogę gminną wewnętrzną sytuacyjnie dowiązano do istniejących płyt przejazdu kolejowego.

Osie dróg osadzono na współrzędnych geodezyjnych i pozostawiono zasadniczo jak w stanie istniejącym (z niewielkimi korektami łuków poziomych).

W planie zaprojektowano jedno załamanie osi o kącie zwrotu $28,73^{\circ}$.

Wpisano w nie łuk kołowy o promieniu $R = 80$ m.

Zjazd z drogi wojewódzkiej zaprojektowano po jej prawej stronie. W planie przewidziano jezdnię o szerokości 6,10 m (na granicy pasa drogowego, dalej szerokość zjazdu zwęża się do 5,00 m), krawędzie zjazdu i jezdni drogi wyokrąglono łukami kołowymi o promieniach $R=10,0$ m. Pobocza gruntowe zaprojektowano o szerokości 1,0 m. Długość projektowanego zjazdu od krawędzi jezdni do linii granicznej drogi wynosi 7,0 m.

Oś zjazdu poprowadzono prostopadle do osi drogi wojewódzkiej w km 28+130.

Na krawędzi jezdni drogi wojewódzkiej i zjazdu ustawiono krawężnik betonowy drogowy 12x25 cm obniżony do wysokości nawierzchni zjazdu.

Istniejące dwa zjazdy na działkę o nr ewid. 884/4 zlokalizowane w km: 28+118 i 28+138 ulegną likwidacji.

Zjazdy:

Zjazdy do posesji należy wykonać wg szczegółu na rysunku nr 4 „Przekroje normalne” o szerokości jezdni 3,5 m i łukami wyokrąglającymi o wartościach $R=3,0$ m.

Długość nawierzchni utwardzonej zjazdów przewidziano od krawędzi jezdni do linii granicznej drogi.

Stalowe bariery ochronne:

W rejonie projektowanych przepustów oraz przejazdu kolejowego w ciągu drogi gminnej wewnętrznej przewidziano ustawienie stalowych barier ochronnych w poniższej lokalizacji:

- km 0+090 ÷ km 0+115 obustronne,
- km 0+119 ÷ km 0+159 obustronne.

1.3. Niweleta jezdni

Generalnie niwelety została zaprojektowane w dostosowaniu do stanu istniejącego dróg: drogi wojewódzkiej, drogi gminnej Nr 108542B oraz płyt przejazdu kolejowego. Zaprojektowano spadki podłużne od 0,65% do 7,03% zapewniające prawidłowe odwodnienie.

Zaprojektowano łuki pionowe o promieniach od 300 m do 1500 m.

Niwelety opracowano w dowiązaniu do państwowego układu wysokościowego.

1.4. Konstrukcja nawierzchni

W oparciu o dokumentację techniczną badań podłoża gruntowego oraz o „Warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie” (Dz. U. Nr 43, poz. 430) zaprojektowano następującą konstrukcję nawierzchni:

a) jezdnie dróg

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego grub. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego grub. 5 cm,
- podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie grub. 20 cm,

b) zjazdy

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego grub. 4 cm,
- podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie grub. 15 cm.

1.5. Odwodnienie

Odbiór wód opadowych z projektowanych dróg przewiduje się do projektowanych przepustów pod koroną dróg i dalej do rowów przydrożnych odprowadzających wodę poza zakres opracowania.

Przewidziano wykonanie przepustów:

- przepust w ciągu drogi gminnej wewnętrznej w km 0+010 - z rur

- polietylenowych Ø 500mm, długości 10,0 m,
- przepust w ciągu drogi gminnej wewnętrznej w km 0+101,50 - z rur polietylenowych Ø 600mm, długości 15,0 m,
- przepust w ciągu drogi gminnej wewnętrznej w km 0+139,30 - z rur polietylenowych Ø 600mm, długości 14,0 m,
- przepust w ciągu drogi gminnej wewnętrznej w km 0+165 - z rur polietylenowych Ø 500mm, długości 14,0 m,
- przepust pod zjazdem w km 0+151,50 str. lewa - z rur polietylenowych Ø 500mm, długości 8,0 m,

Dno rowów i skarpy na wlotach i wylotach przepustów należy dodatkowo zabezpieczyć brukowcem na podsypce cementowo-piaskowej z wypełnieniem spoin zaprawą cementową marki 15MPa.

Istniejące w pasie kolejowym dwa przepusty z rur żelbetowych Ø 50 cm o długościach 9,0 i 11,5 m przeznaczono do likwidacji.