

OPIS TECHNICZNY

Celem przebudowy jest poprawa komfortu jazdy i zmiana rodzaju nawierzchni pieszo - jezdni .

Ulica klasy D – dojazdowa bez przejazdu.

Prędkość projektowa 30 km/h.

1. Przeznaczenie terenu zgodnie z decyzją o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego, jako przebudowa drogi na terenie działek nr 249, 419/1, 420/3, 865/1 , położonych w obrębie geodezyjnym Wołczkowo , gmina Dobra.
2. Projektowana droga wewnętrzna gminy Dobra – ul. Magnolii stanowić będzie ciąg pieszo- jezdni (klasy D).
3. Geometrię osi pieszo - jezdni opracowano w układzie współrzędnych geodezyjnych.
Skrzyżowanie z istniejącymi ulicami (droga powiatowa- ul. Lipowa) zaprojektowano pod kątem min. 87° ,
a krawędzie jezdni wyokrąglono łukami $R = 6,00$ m.
Szczegóły geometrii pieszo-jezdni podano na **planie sytuacyjno - wysokościowym** .
4. Parametry projektowanej pieszo - jezdni:
 - a. długość ulicy (pieszo – jezdni) w ETAPIE VII - 40,12 m.
 - b. szerokość pieszo – jezdni w świetle projektowanych krawężników - 5,00 m
 - c. plac do zawracania o wym. 12m x 9,50 m
 - d. pobocza gruntowe (trawniki) o szerokości zmiennej min. 0,50 m
 - e. zjazdy indywidualne o szer. od 3,00 zakończone skosami 1:1

4.1. Pieszo - jezdnia

- 4.1.1. Projektowana oś ulicy Magnolii oznaczona wierzchołkami od W-1 do W - 7 jest odnośnikiem do projektowanej lokalizacji pieszo - jezdni podanej na planie sytuacyjnym.
Załamania trasy o kacie zwrotu powyżej $3,3^\circ$ wyokrąglono

łukami poziomymi $R=6$ i $R=15$.

Projektowane elementy geometrii podano na planie sytuacyjnym.

Geometrię osi jezdni opracowano w układzie współrzędnych geodezyjnych przedstawionych tabelarycznie.

5. Skrzyżowania

Projekt uwzględnia wykonanie w ul. Magnolii jednego skrzyżowania zwykłego.

Omawiane skrzyżowanie z drogą powiatową – ul. Lipową posiada jezdnię szer. 5,00 m i jest wyokrąglone łukami kołowymi $R=6$ m.

6. Rozwiązanie wysokościowe:

Zgodnie z konfiguracją terenu przyjęto usytuowanie pieszo – jezdni ze spadkiem podłużnym od 0,4 do 2,8 %.

Szczegóły wysokościowe podano na profilu podłużnym.

7. Dla zapewnienia odprowadzenia wód deszczowych i roztopowych przyjęto spadki jednostronne i dwustronne poprzeczne 1 - 2 %.

8. Nawierzchnię pieszo – jezdni, placu do zawracania i zjazdów projektuje się z kostki betonowej 8 cm na podsypce piaskowej grub. 4 cm i podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grubości 25 cm .

Podbudowę zaprojektowano na warstwie odsączającej z piasku o współczynniku filtracji $k \geq 8$ m/dobę grubości 10 cm .

Obramowanie pieszo – jezdni i zjazdów zaprojektowano krawężnikiem betonowym 15x30 na ławie betonowej z oporem z betonu B-10.

Światło krawężnika przy pieszo - jezdni projektuje się na wysokości + 10 cm w odniesieniu do poziomu projektowanej nawierzchni pieszo -jezdni.

Na zjazdach projektuje się światło krawężnika + 2 cm w odniesieniu do poziomu projektowanej nawierzchni pieszo -jezdni.