

SPIS TREŚCI

1. Część opisowa

- opis techniczny projektu
- informacja dot. bezpieczeństwa i ochrony zdrowia

2. Część rysunkowa

- | | |
|-----------------|---------------------------|
| | - plan orientacyjny |
| rys. nr 1 | - plan sytuacyjny placu |
| rys. nr 2/1-2/2 | - przekroje konstrukcyjne |

OPIS TECHNICZNY

do projektu budowlano-wykonawczego Zagospodarowania Terenów Miejskich -
Plac przy ulicy Stare Miasto w Suszu

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Zlecenie inwestora - Umowa zawarta pomiędzy Gmina Sztum a firmą API- Architektura Planowanie Inwestycje Dariusz Lemka 82-200 Malbork ulica Stare Miasto 26/2
- Dziennik Ustaw 43 z dnia 14 maja 1999 w sprawie warunków techn. jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
- Wytyczne do projektowania dróg i ulic wydane przez GDDKiA.w Warszawie.
- Mapa do celów projektowych

2. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Obszar opracowania obejmuje zakres ulic Starego Miasta na działce nr 123 obręb 2. Obszar projektowane przedsięwzięcie obejmuje przebudowę ulicy Stare Miasto w centralnym punkcie miasta Susz.

Obecnie ulica miejska posiada charakter drogi miejskiej z centralnym placem w pełni wykonanym z nawierzchni brukowej. Chodniki przyległe w większości do istniejącej jezdni ulicy przy zabudowie mieszkaniowej. Szczególnie brak miejsca charakterystycznego dla wypoczynku ludności w centralnym miejscu miasta.

Wprowadzone rozwiązania nie zmieniają przebiegu trasy ulic jedynie korygują w niewielkim stopniu istniejący układ komunikacyjny w ruchu kołowym łagodnymi łukami na skrzyżowaniach i na ulicach pomiędzy zabudową nie zmieniają charakteru jezdni w nawierzchni kamienia granitowego, oraz ciągów pieszych wprowadzają jedynie dodatkowy element placu rekreacyjnego dla odpoczynku ludności w centralnym miejscu miasta o powierzchni 1400m².

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa przestrzeni publicznej Starego Miasta w Suszu realizowana poprzez wykształcenie w stylu nowoczesnej charakterystyki małej architektury i zieleni w ulicy Starego Miasta.

3. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

3.1 Istniejące zagospodarowanie terenu

Ulice osiedlowe są drogami lokalnymi klasy L. Na odcinku projektowanym posiadają jezdnię o szerokości od 4,0÷6,0 m pomiędzy blokami na odcinkach łączących z placem centralnym. Ulice przebiegają po terenie płaskim o pochyleniu podłużnym minimalnym od 0,5‰÷4 ‰. Minimalne promienie łuków poziomych występujące na skrzyżowaniach wyokrąglenia o promieniach 3÷5,0m. W zakresie opracowania projektu uwzględnia się doprowadzenie istniejącej szerokości jezdni przy placu centralnym do 6,0m pozwalającej na ruch swobodny samochodów wokół placu oraz w zmienionej organizacji ruchu na ulicy Stare Miasto.

W osiedlu istniejące ciągi piesze przyległe do jezdni pozostawione w istniejącym układzie. Konstrukcja istniejąca jezdni wykonana jest z kostki kamiennej rzędowej, ograniczona krawężnikiem ulicznym kamiennym nieregularnym 15x30.

3.2 Uzbrojenie terenu

Na całej długości odcinka starano się by nie spowodować poważnych kolizji z istniejącym uzbrojeniem podziemnym przy projektowaniu wprowadzając zmiany do normatywnych szerokości jezdni.

Odwodnienie z istniejących jezdni odbierają studzienki kanalizacyjne do istniejącej kanalizacji deszczowej włączonej do ogólnego systemu kanalizacji miasta w Suszu.

3.3. Konstrukcja istniejącej jezdni

Na podstawie badań geotechnicznych ustalono, że konstrukcja istniejącej jezdni jest niejednolita na poszczególnych odcinkach ulicy oraz zalegające podłoże pod konstrukcją jezdni. Projektowany plac pod ruch pieszego nie wymaga szczególnej konstrukcji obciążeniowej, przyjęto standardowe obciążenie dla wzmocnionej konstrukcji na obciążenie 2500kg/m²

Podłoże gruntowe stanowią wysadzinowe piaski gliniaste i gliny piaszczyste oraz rumosz rozbiórkowy, zalegający bezpośrednio pod istniejącą konstrukcją.

Z badań przeprowadzonych przez Wykonawcę wynika iż: wody gruntowe nie stwarzają warunków niekorzystnych dla podłoża konstrukcji pod chodnik.

3.4 Warunki gruntowo-wodne

Z przeprowadzonych odwiertów nie wynika iż zalegają wody gruntowe bezpośrednio pod badaną konstrukcją jezdni ani na głębokości 1,20m nie występują sączenia kapilarne wody jednak z uwagi na znajdujące się grunty wysadzinowe w podłożu oraz grunty niestabilne z rozbiórek należy czynić starania by wody opadowe nie miały możliwości zalegania bezpośrednio pod konstrukcją jezdni.

4. PROJEKT DROGOWY

4.1 Parametry techniczne

Dla przebudowywanej drogi przyjęto następujące parametry projektowe:

- klasa drogi – L
- droga lokalna (w miejscowym planie zagospodarowania ujęta jako zbiorcza)
- prędkość projektowa odcinka $V_p = 40 \text{ km/h}$
- prędkość miarodajna w zabudowie $V_m = 50 \text{ km/godz}$
- szerokość pasa jezdni w zabudowie 3,00 m
- szerokość chodnika dla pieszych 2,00 m
- spadek poprzeczny jezdni na prostej 2 %
- kategoria ruchu na okres eksploatacji nawierzchni 10 lat KR-I

4.2 Rozwiązania sytuacyjne

Projektuje się wykształcenie nowego profilu ulicy, które pełnić będzie funkcje odpoczynku z dojściem do okolicznej zabudowy. Projektowana trasa placu pokrywa się z istniejącym przebiegiem ulicy. Zmianie ulega natomiast szerokość pozostawionej jezdni w pasie drogi pozwalająca na zmianę na ciągach jezdnych na 4,50÷6,0m.

Na całej długości drogi jezdni posiada przekrój uliczny z zaprojektowanym krawężnikiem kamiennym na ławie betonowej z oporem, lecz na niewielkim odcinku jako wtopiony obniżony 2,0cm poniżej krawędzi nawierzchni w przekroju na ciągach pieszych.

4.3 Rozwiązanie wysokościowe

Projektowana niweleta została dostosowana do istniejącego przebiegu niwelety ulicy oraz do wymogów wynikających z wytycznych projektowania dla dróg klasy L.

Małe spadki podłużne na ciągu ulicy nie wymagają projektowania łuków pionowych, łuki poziome w planie o małych promieniach oraz zbyt krótkie odcinki między skrzyżowaniami ulic zmusiły do uwzględnienia założeń obniżenia prędkości projektowej do 40km/godzinę. Projektowane spadki podłużne nie przekroczyły dopuszczalnych od 0,5%÷3 %.

Kierowano się zasadą by pozostawiona jezdni posiadała konstrukcję w nienaruszonym stanie warstw dla osiągnięcia nośności do kategorii ruchu KR 2.

5. KONSTRUKCJA ELEMENTÓW DROGOWYCH

Podstawa opracowania konstrukcji jezdni

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej Nr 430 z dn. 02.03.1999 (Dz. U. Nr 43/99),
- Złożenia zawarte w programie wykonanym dla potrzeb przebudowy tej drogi..

5.1 Konstrukcja jezdni na placu

- warstwa ścieralna z kostka betonowa wzorowana o grubości 5,1÷8,0cm na podsypce cem. piaskowej gr.- 6 cm
- warstwa górna podbudowy z kruszywa łam. stab. cementem 0/30 $R_w=5,0\text{MPa}$ gr.-15 cm
- warstwa odsączająca $W_k>8\text{m/dobę}$ gr.- 15 cm

5.2 Boczne zakończenie nawierzchni

Boczne zakończenie nawierzchni stanowią krawężniki uliczne kamienne istniejące 15x30x100 na ławie betonowej z oporem 0,15cm w przekroju ulicznym, na ulicach o ciągu pieszym w świetle wystającym 2,0cm.

Szczegółową konstrukcję przedstawiono w przekrojach normalnych w części rysunkowej.

6. ROZBIÓRKI

Konieczność rozbiórek na projektowanych odcinkach ulic spowodowana jest wprowadzonymi zmianami w geometrii i zmienioną technologią robót:

Istniejąca konstrukcja jezdni w granicach zakresu robót przeznaczonych do rozbiórek zostaną rozebrane, a materiał z rozbiórek pozostawiony będzie do dyspozycji zarządcy drogi, pod budowaną infrastrukturą konstrukcje istniejące pozostawione do odtworzenia.

W przypadku wystąpienia kolizji z punktami osnowy geodezyjnej, przed rozbiórkami należy zwrócić się do administratora sieci o sposób wykonania przełożenia punktu osnowy.

7. ODWODNIENIE

W założeniach projektu nie uwzględniono projektowanego odwodnienia, wody opadowe przejmie istniejąca kanalizacja deszczowa..

8. ROBOTY ZIEMNE

Roboty ziemne na projektowanym odcinku ograniczają się do wykopów pod konstrukcje jezdni i odtworzenia na zajętych terenach pod drogę korektach według zaprojektowanych niwelet, wykopy pod konstrukcją w części rozbiórkowej istniejącej konstrukcji placu.

Miejsca wydzielone zielone należy uzupełnić humusem grubości 10 cm z obsianiem mieszanką trawiastą.

W przypadku napotkania nie zinwentaryzowanych urządzeń podziemnych należy zgłosić się do właściwego gestora sieci o stosowną decyzję.