

Stosownie do § 4 ust.2 pkt.1 Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012r. w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych oraz na podstawie art. 34 ust. 6 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 Prawo Budowlane ( Dz. U. z 2013 roku poz.1409 z późniejszymi zmianami ) stwierdza się, że badane podłoże gruntowe zakwalifikowano jako proste warunki gruntowe.

Biorąc pod uwagę, iż warunki gruntowe mają charakter warunków prostych w rozumieniu § 4 ust.2 pkt.1 w/w rozporządzenia MT,B i TM oraz biorąc pod uwagę spodziewane czynniki konstrukcyjne obiektu ustala się dla obiektu , na podstawie § 4 ust.3 pkt.1 lit.c **pierwszą kategorię geotechniczną** ze względu na projektowanie wykopów, nasypów i budowli ziemnych w prostych warunkach gruntowych.

## **5. Rozwiązania projektowe.**

Zaprojektowano drogę klasy L ( lokalna ) i konstrukcji nawierzchni dla kategorii ruchu KR-2. Przebieg projektowanej trasy zostanie nieznacznie skorygowany w stosunku do osi istniejącej drogi w związku z wykonaniem jezdni o szerokości 5,0m i obustronnych wzmocnionych poboczy o szerokości 1,0 m oraz uaktualnienie obowiązujących granic istniejącej drogi. Szczegółowe parametry przebiegu trasy podano na „Planie sytuacyjnym” ( rys. 2014/04/R2 ark. 1-3 ).

Na terenie objętym projektem przewiduje się wykonanie nawierzchni o szerokości 5,0 m z mieszanek mineralno asfaltowych o dwustronnym spadku Dla oddzielenia pasa ruchu kołowego od obustronnych poboczy wzmocnionych zaprojektowano ułożenie opornika drogowego 12x25 cm na ławie z betonu. Przez pobocza do granicy pasa drogowego wyznaczone zostały zjazdy do posesji i na przyległe pola.

### **5.1 Projektowane elementy ulicy.**

#### **5.1.1. Przekrój podłużny.**

Niweletę nawierzchni drogi zaprojektowano w taki sposób, aby w maksymalny sposób dowiązać się do istniejącej ( bez zbędnych wykopów i nasypów ) i aby zapewnić odprowadzenie wód opadowych przez wykonane wzmocnione pobocza na przyległy do trasy teren w granicach pasa drogowego. Wyniesienie niwelety w stosunku do istniejącej wyniesie maksymalnie 8cm a obniżenie -16cm. Szczegółowe rzędne oraz spadki podłużne podano na przekroju podłużnym rys. 2014/04/PB-W/R3.1. Rzędne stanu istniejącego oraz projektowane dowiązano do sieci państwowej.

#### **5.1.2. Przekrój poprzeczny.**

Podstawowe parametry drogi:

- szerokość korony - 7.0 m
- szerokość nawierzchni - 5.0 m
- szerokość poboczy z kruszywa -1.0 m
- spadek poprzeczny nawierzchni – 2% (dwustronny i jednostronny – usytuowanie wg planu sytuacyjnego )
- spadek pobocza - 6,0% w kierunku przyległego terenu