

V.CZ. DROGOWA:

Przedmiot inwestycji.

Przedmiotem inwestycji jest budowa obsługi komunikacyjnej dla zintegrowanego węzła przesiadkowego. W ramach inwestycji planuje się wykonanie:

- przebudowę układu komunikacyjnego w rejonie skrzyżowania ulicy Sienkiewicza i ul.1-go Maja,
- budowę pętli autobusowej
- rozbudowę parkingu,
- budowę pieszych oraz rowerowych ciągów komunikacyjnych.

Istniejące zagospodarowanie terenu

Teren planowanej inwestycji zlokalizowany jest w granicach administracyjnych Gminy Blachownia, powiat Częstochowski. Przylega on do układu komunikacyjnego – skrzyżowania drogi powiatowej ul. Sienkiewicza i drogi gminnej ul.1-go Maja oraz istniejącego parkingu dla samochodów osobowych (40 miejsc postojowych w północnej części terenu opracowania. Na osi północ południe przebiega ulica Sienkiewicza, natomiast wlot wschodni stanowi ulica 1-go Maja, która włącza się do Sienkiewicza. Zarówno ulica Sienkiewicza oraz 1-go Maja posiadają przekroje uliczne (krawężnik po obu stronach jezdni). Szerokości tych jezdni wynoszą odpowiednio $7,6 \div 9,4\text{m}$ oraz $7,0 \div 7,5\text{m}$. Po stronie zachodniej jezdni ulicy Sienkiewicza przebiega przykrawężnikowy chodnik szerokości ok. 1,5m, wykonany z czerwonej kostki betonowej. Za chodnikiem przebiega ścieżka rowerowa szerokości ok. 2,0m, wykonany z zielonej kostki betonowej. Po wschodniej stronie ulicy Sienkiewicza znajduje się niewielki odcinek chodnika, przy którym zlokalizowane jest kilka miejsc postojowych. Dojazd do w/w miejsc zapewniony był poprzez niewielki odcinek drogi łączącej ulice Sienkiewicza oraz 1-go Maja. Droga ta pełniła placu postojowego oraz pętli do zawracania autobusów a także stanowiła drogę wyjazdową dla straży pożarnej OSP. Po stronie północnej jezdni ulicy 1-go Maja przebiega przykrawężnikowy chodnik szerokości ok. 1,5m, wykonany z czerwonej kostki betonowej. Po południowej stronie jezdni znajduje się szeroki na ok. 0,5m pas zieleni. W północno zachodniej części opracowania znajduje się parking na ok. 40 miejsc postojowych, przewidziany dla osób przyjeżdżających nad zbiornik wodny. Składają się na niego głównie asfaltowe ciągi komunikacyjne poprzedzielane pasami zieleni.

Uzbrojenie podziemne stanowią:

- sieci elektroenergetyczne niskiego i wysokiego napięcia;
- sieć telekomunikacyjna;
- sieć wodociągowa;
- sieć gazociągowa;
- kanalizacja sanitarna;
- kanalizacja deszczowa.

Projektowane zagospodarowanie terenu

Skrzyżowanie z ul. Sienkiewicza i 1-go Maja (pkt. F) projektuje się jako rondo małe jednopasowe o średnicy zewnętrznej wynoszącej 34,0m i średnicy wyspy centralnej wynoszącej 17,0m oraz szerokości pasa ruchu wynoszącej 6,5m wraz z dodatkowym pierścieniem o szerokości 2,0m.

Parametry wlotów ronda:

- wlot nr 1 – północny: trójkątna wyspa rozdzielająca (skos 1:15); szerokość wjazdu – 3,5m (łuk o $R=12,0m$); szerokość wyjazdu z ronda – 4,0 m (łuk o $R=15,0m$);
- wlot nr 2 – wschodni: trójkątna wyspa rozdzielająca (skos 1:15); szerokość wjazdu – 3,5m (łuk o $R=12,0m$); szerokość wyjazdu z ronda – 4,0 m (łuk o $R=15,0m$); na wyspie przejście dla pieszych z krawężnikiem w świetle 2cm;
- wlot nr 3 – południowy: trójkątna wyspa rozdzielająca (skos 1:15); szerokość wjazdu – 3,5m (łuk o $R=12,0m$); szerokość wyjazdu z ronda – 4,0 m (łuk o $R=15,0m$);
- wlot nr 4 – południowo-zachodni: bez wyspy rozdzielającej; szerokość wjazdu – 3,0m (łuk o $R=15,0m$); szerokość wyjazdu z ronda – 3,0 m (łuk o $R=15,0m$);

Wlot nr 4 stanowi część składową pętli autobusowej. Pętla ta od strony południowej dochodzić będzie do ulicy Sienkiewicza. Wjazd na pętlę możliwy będzie jedynie dla autobusów oraz busów przewożących ludzi. Dla samochodów osobowych pętla będzie pełnić rolę drogi wyjazdowej z parkingu.

Wzdłuż ulicy Sienkiewicza po jej zachodniej stronie projektuje się dwa ciągi komunikacyjne w postaci chodnika o zmiennej szerokości $2,0 \div 5,5m$ oraz ścieżki rowerowej o szerokości 2,0m.

W obrębie zjazdu na parking oba te ciągi przechodzą w ciąg pieszo-rowerowy połączony połączony z istniejącym chodnikiem oraz ścieżką rowerową. Dodatkowy ciąg pieszo-rowerowy szerokości 3,0m projektuje się wzdłuż drogi manewrowej parkingu w sąsiedztwie pawilonów handlowo-usługowych w rejonie zbiornika wodnego, dochodzący do istniejącego ciągu o nawierzchni bitumicznej. Po stronie wschodniej ulicy Sienkiewicza projektuje się wykonanie chodników: od ulicy 1-go Maja w kierunku zbiornika wodnego długości ok. 72,0 m, szerokości 2,0 m z miejscowym zawężeniem $1,4 \div 1,5m$ oraz szerokości 4,0m pomiędzy południowym i wschodnim wlotem ronda. Dodatkowo pomiędzy w/w wlotami usytuowane zostanie 9 miejsc postojowych w tym 1 stanowisko dla pojazdu osoby niepełnosprawnej (miejsca postojowe do parkowania prostokątne o wymiarach 2,5x5,0m oraz 3,6x5,0m).

W części północno-zachodniej opracowania również przewiduje się budowę parkingu z wyznaczonymi 84 miejscami postojowymi, w tym 6 miejsc dla pojazdów osób niepełnosprawnych (miejsca postojowe do parkowania prostokątne o wymiarach 2,5x5,0m; 3,4x5,0m oraz 3,6x5,0m). Wjazd na parking będzie możliwy jedynie od ulicy Sienkiewicza, natomiast wyjazd możliwy będzie zarówno od ulicy Sienkiewicza, jak i poprzez jedną z dróg manewrowych dochodzących do pętli autobusowej.

Wszystkie miejsca postojowe usytuowane zostaną wzdłuż układu dróg manewrowych o szerokości 5,0÷12,3m. Dodatkowo wzdłuż jednej z dróg wydzielono powierzchnie o wymiarach 4,5x17,5 przeznaczoną dla parkowania rowerzystów.

W obrębie projektowanej pętli autobusowej w sąsiedztwie, której zlokalizowane będą pawilony usługowe stanowiące punkty obsługi pasażerów planuje się budowę peronów autobusowych o wymiarach 2,0x21,0m oraz dodatkowych terenów rekreacji przeznaczonych dla pasażerów, mających dłuższy okres oczekiwania na odjeżdżające autobusy. Tereny te stanowić będą utwardzenia wykonane z kostki betonowej oraz nawierzchni mineralno-żywiczych połączonych z powierzchniami zielonymi w formie przenikających się pierścieni

Rozwiązania wysokościowe

Początki i końce projektowanych jezdni należy dowiązać do istniejącej nawierzchni ulic ulic Sienkiewicza oraz 1-go Maja. Dokładne rozwiązania wysokościowe przedstawiono na rysunkach d2.1 oraz d2.2

Odwodnienie

Projektowane nawierzchnie będą odwadniane powierzchniowo, a następnie poprzez wpusty uliczne do kanalizacji deszczowej (projekt kanalizacji deszczowej w oddzielnej części projektu).

Rozwiązania Konstrukcyjne

Jezdnia na skrzyżowaniu ulic Sienkiewicza, 1-go Maja oraz na pętli autobusowej:

Nawierzchnia projektowanej jezdni wykonana zostanie zgodnie z „Katalogiem typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych”, jak dla kategorii ruchu KR-3.

- warstwa ścieralna, AC 11S 50/70 – 5 cm;
- warstwa wiążąca, AC 16W 50/70 – 6 cm;
- warstwa podbudowy, AC 22P 50/70 – 7 cm;
- podbudowa z tłucznia kamiennego stabilizowanego mechanicznie – 20 cm;
- warstwa odsączająca, pospółka – 15 cm;

Chodniki, ścieżki rowerowe, ciągi pieszo-rowerowe, perony autobusowe, utwardzenia na wyspach dzielących oraz utwardzenia placów na węźle:

- kostka betonowa – 8 cm; (chodnik – czerwona, ścieżka rowerowa – zielona)
- podsypka cementowo-piaskowa (1: 4) – 3 cm;
- podbudowa z tłucznia kamiennego stabilizowanego mechanicznie – 15 cm;
- warstwa odsączająca z pospółki – 10 cm.

Od strony jezdni chodniki, ścieżki rowerowe lub ciągi pieszo-rowerowe należy obramować krawężnikiem betonowym (15x30) cm na ławie betonowej z oporem – światło krawężnika: 12 cm. Na rampach przejść dla pieszych zastosować krawężnik (15x22) w świetle 2cm. Od strony pasów zieleni i posesji obramowanie należy wykonać obrzeżem betonowym (8x30) cm na ławie betonowej.

Drogi wewnętrzne na parkingu, miejsca postojowe dla samochodów osobowych oraz parking rowerowy:

- kostka betonowa – 8 cm;
- podsypka cementowo-piaskowa (1: 4) – 3 cm;
- podbudowa z tłuczni kamiennego stabilizowanego mechanicznie – 25 cm;
- warstwa odsączająca z pospółki – 15 cm.

Przy drogach manewrowych parkingu oraz miejscach postojowych na styku z nawierzchnią asfaltową należy zastosować krawężnik (15x22) cm – światło: 4 cm.

Od strony terenów zielonych miejsca postojowe ograniczyć krawężnikiem betonowym (15x30) cm na ławie betonowej z oporem – światło krawężnika: 12 cm. Stanowiska parkingowe należy oddzielić pasami z kostki o innym kolorze.

Utwardzenie placu na węźle - nawierzchnia mineralno-żywiczna:

- kruszywo utwardzone żywicą – 3 cm;
- podbudowa, kliniec – 20 cm;
- warstwa odsączająca, pospółka lub piasek – 20 cm

Od strony terenów zielonych oraz nawierzchni wykonanej z kostki betonowej powierzchnie mineralno-żywiczną ograniczyć obrzeżem betonowym (8x30) cm na ławie betonowej z oporem.

Pierścień ronda:

- kostka kamienna granitowa – 12cm
- podsypka cementowo-piaskowa (1:4) – 3cm
- podbudowa z betonu cementowego C16/20 – 20cm
- warstwa odsączająca z pospółki – 15 cm

Od strony nawierzchni żwirowych pierścień ograniczyć krawężnikiem betonowym (15x30) cm na ławie betonowej z oporem – światło krawężnika: 12 cm. Na styku z nawierzchnią asfaltową należy zastosować krawężnik (20x30) cm – ułożony na płask.

Wyspy środkowe na rondzie

- nawierzchnia żwirowa - 20 cm