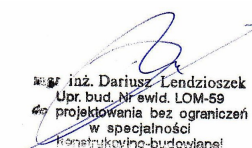


# PROJEKT TECHNICZNY

**OBIEKT :**     **Modernizacja kompleksu sportowego „Moje boisko-ORLIK 2012” w Turośli**  
działka nr 15/1 obręb ewidencyjny Turośl (0019), jednostka ewidencyjna Turośl (200606\_2)

**INWESTOR:**     **Gmina Turośl**  
                  **18-525 Turośl**  
                  **ul. Jana Pawła II 49**

**PROJEKTANT :**                   **mgr inż. Dariusz Lendzioszek**

  
mgr inż. Dariusz Lendzioszek  
Upr. bud. nr ewid. LOM-59  
projektowania bez ograniczeń  
w specjalności  
konstrukcyjno-budowlanej

Łomża maj 2022

## **ZAWARTOŚĆ PROJEKTU**

### **I. Część opisowa**

1. *Strona tytułowa.*
2. *Opis techniczny.*

### **II. Część rysunkowa**

1. *Plan orientacyjny – rys. nr 1*
2. *Projekt zagospodarowania terenu – rys. nr 2/1*
3. *Projekt zagospodarowania terenu – rys. nr 2/2*
4. *Konstrukcja miejsc postojowych i chodnika – rys. nr 3/1*
5. *Konstrukcja zjazdu bramowego indywidualnego – rys. nr 3/2*
6. *Konstrukcja zjazdu bramowego publicznego – rys. nr 3/3*
7. *Konstrukcja przejścia dla pieszych – rys. nr 3/4*

# **OPIS TECHNICZNY**

## **1. Przedmiot i zakres opracowania.**

Przedmiotem opracowania jest projekt techniczny przebudowy drogi gminnej nr 104596B-ulica Łomżyńska i ulica Zjazd w Stawiskach.

Zakresem opracowania objęto:

- odcinek ulicy Łomżyńskiej i ulicy Zjazd w km 0+187-0+723, odcinek długości 536m.

Zakres robót obejmuje:

- przebudowa istniejących chodników o nawierzchni z kostki betonowej koloru szarego,
- wykonanie nawierzchni chodników w obrębie przejścia dla pieszych z zastosowaniem nawierzchni ułatwiającej przejście dla osób niedowidzących,
- przebudowa istniejących zjazdów indywidualnych o szerokości 3,00-4,50m o nawierzchni z kostki betonowej koloru czerwonego,
- przebudowa istniejącego zjazdu publicznego o szerokości 5,00m o nawierzchni z kostki koloru grafitowego,
- budowa miejsc parkingowych usytuowanych prostopadle do jezdni głównej szt. 38 i 4 miejsca parkingowe usytuowane równolegle do jezdni głównej,
- wymiana krawężnika przy jezdni głównej,
- montaż wygrodzeń typu olsztyńskiego,
- uzupełnienie oznakowania pionowego,
- urządzenie powierzchni zielonych z przesadzeniem drzew kolidujących z elementami drogowymi,
- regulacja wysokościowa studni telekomunikacyjnych, zaworów wodociągowych, studni kanalizacyjnych i studzienek ściekowych,

## **2. Podstawa opracowania.**

- ✓ umowa z Inwestorem,
- ✓ mapa do celów projektowych w skali 1:500,
- ✓ inwentaryzacja sytuacyjno-wysokościowa w terenie,
- ✓ Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych.
- ✓ uzgodnienia z Inwestorem i innymi zainteresowanymi instytucjami.

## **3. Charakterystyka stanu istniejącego**

Teren opracowania / inwestycji położony jest w m. Stawisk w centralnej części miasta. Po zachodniej stronie w odległości około 300m znajduje się droga ekspresowa S8. Omawiana inwestycja usytuowana jest od skrzyżowania ulicy Łomżyńskiej z ulicą 550-lecia Stawisk i z ulicą Pocztową następnie w centrum łączy się z ulicą Zjazd, która dalej za pomocą łącznicy łączy się z drogą

ekspresową S81. Projektowana inwestycja dotyczy przebudowy części ul. Łomżyńskiej i części ulicy Zjazd na odcinku ok. 536m.

Istniejąca jezdnia o nawierzchni z betonu asfaltowego szerokości 9,50m z obustronnymi chodnikami o szerokości od 1,50m do 3,50m. Na rozpatrywanym odcinku ulic znajduje się pięć skrzyżowań nieskanalizowanych bez sygnalizacji świetlnej z drogą wojewódzką nr 648 i drogami gminnymi.

#### Infrastruktura techniczna:

W pasie drogowym przebiegają następujące sieci infrastruktury technicznej:

- wodociąg,
- kable telekomunikacyjne,
- kable energetyczne,
- słupy napowietrznej linii oświetleniowej.

Odwodnienie odbywa się do istniejącej kanalizacji deszczowej.

#### **4. Rozwiązania projektowe.**

##### **4.1. *Parametry techniczne projektowanych elementów drogowych.***

- klasa drogi D
- prędkość projektowa 30 km/h
- ruch KR2
- pochylenie poprzeczne chodnika 2% w kierunku jezdni.

##### **4.2. *Rozwiązania sytuacyjne.***

Na odcinku objętym opracowaniem szerokość pasa drogowego jest wystarczająca do wykonania przebudowy drogi.

Początek projektowanych ulic przyjęto w km 0+187 na skrzyżowaniu z ulicą Spokojną, zaś koniec trasy przyjęto w km 0+723 przed istniejącym mostem i kładką dla pieszych przez rzeką Dzierzbia.

#### Zjazdy indywidualne

Zaprojektowano przebudowę istniejących zjazdów indywidualnych o szerokości jezdni 3,00-4,50m m ze skosami 1:1 na długości 1,50 m. Na szerokości zjazdu, wzdłuż jezdni ulicy, zastosowano krawężnik betonowy najazdowy 15x22 cm obniżony do wysokości 3 cm.

#### Stanowiska postojowe

Zaprojektowano 33 stanowiska postojowe prostopadłe do osi jezdni (w tym dwa stanowiska przeznaczone dla osób niepełnosprawnych) oraz 2 stanowiska do parkowania równoległego. Miejsca postojowe do parkowania prostopadłego należy wykonać o wymiarach: 2,5 x 5,0 m,

dla niepełnosprawnych 3,6 x 5,0 m. Miejsca postojowe do parkowania równoległego należy wykonać o wymiarach: 2,5 x 6,0 m. Obramowanie od strony jezdni stanowić będzie krawężnik najazdowy 15 x 22 cm obniżony do wysokości  $h=4$  cm.

#### Chodniki dla pieszych

Po obu stronach ulicy Łomżyńskiej i ulicy Zjazd przewidziano przebudowę chodników dla pieszych z betonowej kostki brukowej (kostka płukana oraz amstel arktyczny gładki na odcinku od skrzyżowania z ulicą Wiejską do skrzyżowania z ulicą Strażacką w dowiązaniu do alejki Parku Miejskiego oraz z kostki betonowej behaton koloru szarego na pozostałym odcinku) o szerokości min. 2,0 m. Na wszystkich przejściach dla pieszych krawężniki należy obniżyć do wysokości 2 cm ponad nawierzchnię i ułożyć pas z jednego rzędu płyt betonowych 35 x 35 cm z wybrzuszeniami.

#### **4.3. Rozwiązania wysokościowe.**

Niweletę krawężników oraz chodników zaprojektowano w dostosowaniu do istniejących rzędnych jezdni drogi głównej.

#### **4.4. Konstrukcja nawierzchni.**

Zaprojektowano następującą konstrukcję nawierzchni:

##### **a) chodniki dla pieszych:**

- warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej, gr. 6 cm (kostka płukana oraz amstel arktyczny gładki),
- podsypka cementowo-piaskowa, gr. 5 cm,
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem  $C_{NR}$ , grub. 10 cm.

##### **b) stanowiska postojowe**

- warstwa ścieralna z kostki betonowej brukowej, grub. 8 cm barwy szarej, miejsca postojowe oddzielone betonową kostką brukową barwy grafitowej,
- podsypka cementowo-piaskowa, grub. 5 cm,
- warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C50/30 stabilizowanej mechanicznie, grub. 25 cm,

Opór boczny nawierzchni stanowisk postojowych stanowi krawężnik betonowy 15 x 30 cm na ławie betonowej z oporem.

##### **c) zjazdy indywidualne**

- warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej, grub. 8 cm barwy czerwonej,
- podsypka cementowo-piaskowa, grub. 5 cm,
- warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C50/30 stabilizowanej mechanicznie, grub. 20 cm,

##### **d) zjazd publiczny**

- warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej koloru szarego, grub. 8 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa, gr. 5 cm,
- warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C50/30 stabilizowanej mechanicznie grub. 25 cm.

**e) wymiana krawężników**

- wymiana istniejących krawężników betonowych 20x30cm na krawężniki betonowe 15x30cm koloru szarego,
- podsypka cementowo-piaskowa, grub. 5 cm,
- ława betonowa z oporem z betonu C12/15.

**4.5. Odwodnienie.**

Odbiór wód opadowych z projektowanych nawierzchni przewiduje się do projektowanej kanalizacji deszczowej poprzez projektowane wpusty uliczne.

**4.6. Roboty ziemne.**

Roboty ziemne przy omawianej inwestycji wynikają głównie z konieczności wykonania wykopów pod koryto projektowanej nawierzchni. Na podłożu, pod nawierzchnią, należy zapewnić wtórny moduł sprężystości nie mniejszy niż 80 MPa.

**5. Zieleń.**

Przy realizacji projektowanej inwestycji występuje konieczność przesadzenia drzew, które kolidują z rozwiązaniami projektowymi. Ich lokalizacje pokazano na projekcie zagospodarowania terenu. W sumie planuje się przesadzić 6 drzew. Przewidziano również renowację istniejących pasów zieleni poprzez wyprofilowanie powierzchni z uzupełnieniem humusu i posianiem trawy

**6. Organizacja ruchu.**

Opracowano projekt stałej organizacji ruchu, który stanowi odrębne opracowanie.

Sporządził: