

OPIS TECHNICZNY

DO PROJEKTU BUDOWLANEGO

INWESTOR: Gmina Wyszków, ul. Aleja Róż 2, 07 – 200 Wyszków

ADRES INWESTYCJI: Wyszków, 07-200 Wyszków, dz. ozn. nr geod. 4747/2,
4750/3, 4751/3, 4752/3.

0.0. PODSTAWA OPRACOWANIA

- 0.1. Wypis z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Centrum Wyszkowa**
- 0.2. Wrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Centrum Wyszkowa**
- 0.3. Mapa do celów projektowych, skala 1:500**
- 0.4. Umowa zawarta z Inwestorem**
- 0.5. Obowiązujące normy i przepisy prawne oraz wytyczne projektowe.**
- 0.6. Uzgodnienia z Inwestorem**

1.0. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest opracowanie rozwiązań konstrukcyjno – materiałowych oraz ukształtowania terenu związanych z BUDOWĄ DROGI NA OSIEDLU CENTRUM W WYSZKOWIE – ETAP II na w/w działkach.

2.0. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Projekt opracowano w celu określenia szczegółowego sposobu i zakresu robót związanych z budową jezdni oraz zjazdów z projektowanej drogi, miejsc parkingowych, chodników na w/w działkach. Jednocześnie w opracowaniu branży drogowej został ustalony sposób odwodnienia terenu z lokalizacją wpustów ulicznych podłączonych do istniejącej kanalizacji deszczowej oraz ukształtowanie wysokościowe terenu wraz z niweletą.

Opracowanie stałej organizacji ruchu zawiera ustalenie sposobu stałego oznakowania pionowego ulicy.

3.0. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Na podstawie wizji lokalnej oraz przeprowadzonych badań gruntu dla inwestycji zlokalizowanych na działkach sąsiednich, przewiduje się wymianę gruntu na głębokość 1,0 m w celu ustabilizowania gruntu pod budowę drogi. Obecnie ruch pieszych odbywa się w jednym poziomie po nawierzchni gruntowo – żwirowej.

4.0. PROJEKTOWANA BUDOWA NAWIERZCHNI

Projektowane parametry techniczne

Do projektowanej drogi przyjęto następujące parametry techniczne:

- ulice klasy „D” (dojazdowe),
- kategoria obciążenia ruchem na poziomie - KR2,
- przekrój normalny – uliczny (okrawężnikowanie obustronne, zlokalizowane po krawędzi jezdni, zjazdów i miejsc postojowych),
- szerokość jezdni – 6,00m,
- odwodnienie jezdni, chodników i miejsc postojowych będzie odbywało się poprzez „rynsztok” (tj. zniżenie 2 cm kostki betonowej wzdłuż miejsc postojowych, stanowiący najniższe punkty przekrojów normalnych nawierzchni) do zlokalizowanych wpustów ulicznych przyłączonych do istniejących studzienek rewizyjnych kanalizacji deszczowej. W granicy niniejszego opracowania zlokalizowano cztery wpusty uliczne.
- chodniki dla pieszych obustronne, z umożliwioną komunikacją „przejścia na drugą

stronę” jezdni.

- możliwość parkowania samochodów w wyznaczonych miejscach postojowych, prostopadle do jezdni.
- oświetlenie terenu opracowano w projekcie branży elektrycznej.

Projektowane ukształtowanie terenu, spadki, konstrukcję oraz parametry jezdni i chodników, przedstawiono na rys. nr 2 w skali 1:500 i rys. nr 3-7 w skali 1:50. Rzędne wysokościowe podano na rys. nr 8 - niweleta (rzędne niwelety podano w osi jezdni).

Początek opracowania km. 0+000,00 przyjęto na granicy z działką ozn. nr geod. 4747/2.

Koniec opracowania km. 0+57,35 przyjęto na granicy działki ozn. nr geod. 4752/3.

Projektowane przekroje normalne oraz pozostałe elementy opracowania

Projektowane przekroje normalne o charakterze przekroju ulicznego z przylegającymi miejscami parkingowymi, chodnikami i zielenią przedstawiono na rysunku od nr 3 – 7.

Elementy przekroju stanowią:

- **jezdnia o szerokości** – 6,00 m o przekroju jednospadkowym (skierowanym w stronę zaprojektowanego „rynsztoku” i zlokalizowanych wpustów ulicznych), ze spadkami przedstawionymi na rysunkach nr 2-7.

Woda opadowa gromadząca się na końcu spadku, w „rynsztoku” zlokalizowanym po krawędzi, wzdłuż miejsc postojowych, odprowadzana będzie do istniejącej kanalizacji deszczowej poprzez zlokalizowane (w najniższych punktach projektowanego spadku) cztery wpusty uliczne. Wydzielenie jezdni stanowią usytuowane jednostronnie, krawężniki betonowe wystające, o wymiarach 15 x 30 cm, ustawiane na ławie betonowej z oporem. Drugą krawędź jezdni wyznacza projektowany „rynsztok” wzdłuż miejsc postojowych. Do budowy jezdni proponuje się zastosowanie kostki brukowej rodzaju np. „starobruk”, w kolorze grafitowym, lub innym według uznania inwestora.

- **Miejsca parkingowe** – o wymiarach 250 x 500 cm i 360 x 500 cm, przeznaczone dla samochodów osobowych. Oddzielenia pomiędzy stanowiskami parkingowymi należy wykonać jedną szerokością innego koloru kostki betonowej np. koloru żółtego lub inaczej według uznania inwestora, tak aby były wydzielone sąsiednie miejsca

parkingowe. Kostkę o kształcie podłużnym należy układać poziomo do kierunku jazdy. Wydzielenie miejsc parkingowych (w terenie) stanowią krawężniki betonowe, wystające, o wymiarach 15 x 30 cm ustawiane na ławie betonowej z oporem. Krawężniki betonowe w skrajnych miejscach postojowych (od strony zewnętrznej, do 1/3 długości miejsca postojowego) należy wykonać jako zaniżone, stopniowo wynosząc je tak, aby wokół miejsc postojowych były wyniesione +12,0 cm. Miejsca postojowe należy ukształtować i układać ze spadkami (od krawężnika w kierunku „rynsztoku”) pokazanymi na rysunkach nr 2, 3 – 7. Do wykonania miejsc parkingowych proponuję się zastosowanie betonowej kostki brukowej rodzaju np. „starodruk”, w kolorze szarym a pasy oddzielające stanowiska parkingowe w kolorze żółtym lub inaczej według uznania inwestora.

- **Chodniki** – woda opadowa z chodników utwardzonych odprowadzana jest powierzchniowo w kierunku jezdni, parkingu oraz zieleni. Woda opadowa z nawierzchni utwardzonych betonową kostką będzie odprowadzana poprzez zlokalizowane wpusty uliczne do istniejących studzienek rewizyjnych deszczowej kanalizacji sanitarnej. Chodniki ukształtowane są ze spadkiem określonym na rys. nr 2, 3-6. Obramowanie zewnętrzne chodników, w sąsiedztwie zieleni, stanowią obrzeża betonowe zaniżone o 1cm w stosunku do krawędzi chodnika o wymiarach 6 x 20 cm na ławie żwirowej z oporem gruntowym. Natomiast przy miejscach parkingowych wydzielenie stanowią betonowe krawężniki wydzielające miejsca postojowe.

Do wykonania chodników i ciągów pieszych proponuje się zastosowanie betonowej kostki brukowej rodzaju np. „starodruk”, w kolorze brązu lub inaczej według uznania inwestora.

- **wzjazdy:**

- **wjazd nr 1 - do garaży podziemnych** – wykonać szerokości 5,50 m z łukami $r=5,00$ m i $r = 4$ m. Spadek zjazdu wykonać jako jednospadkowy 2,5 % zgodnie z rys. nr 2 i 4 oraz niweletą przedstawioną na rys. nr 8. Kolor betonowej kostki brukowej zastosować taki sam jak przy budowie jezdni.

- **wjazd nr 2** – wykonać szerokości 3,00 m z łukami obustronnymi $r = 4$ m. Krawędź wjazdu wykonać z krawężnika betonowego „położonego” na ławie betonowej z oporem o wymiarach 15 x 30 cm. Spadek zjazdu wykonać jako jednospadkowy 1% zgodnie z

rys. nr 2 i 5 oraz niweletą przedstawioną na rys. nr 8. Kolor betonowej kostki brukowej zastosować taki sam jak przy budowie jezdni.

- **wjazd nr 3** – wykonać szerokości 5,50 m z łukami $r=5,00$ m i $r = 4$ m. Krawędź wjazdu wykonać z krawężnika betonowego „położonego” na ławie betonowej z oporem o wymiarach 15 x 30 cm. Spadek zjazdu wykonać jako jednospadkowy 2% zgodnie z rys. nr 2 i 5 oraz niweletą przedstawioną na rys. nr 8. Kolor betonowej kostki brukowej zastosować taki sam jak przy budowie jezdni.

- **wjazd nr 4 i 5** – wykonać szerokości 5,50 m z łukami obustronnymi $r=4,00$ m. Krawędź wjazdu wykonać z krawężnika betonowego „położonego” na ławie betonowej z oporem o wymiarach 15 x 30 cm. Spadek zjazdu wykonać jako jednospadkowy 2% zgodnie z rys. nr 2 i 7 oraz niweletą przedstawioną na rys. nr 8. Kolor betonowej kostki brukowej zastosować taki sam jak przy budowie jezdni.

- **Zieleń** – nasadzenie zieleni urządzonej - lipa srebrzysta i brzoza brodawkowata – lub inaczej wg. uznania Inwestora, zieleń przedstawia rys. nr 1 i rys. nr 2.

- **Projektowane wpusty uliczne** – w projekcie przewidziano wpusty uliczne ϕ 425 mm z polietylenu liniowego PE – 4 kpl. Z przykanalikami deszczowymi o średnicy ϕ 160 mm z rur PCV – dł. 49 m, podłączone do istniejących studzienek rewizyjnych. Na rys. nr 2 określone zostały rzędne usytuowania wpustów ulicznych, podając górną rzędną kratki ściekowej.

- **Oświetlenie uliczne** – w ramach niniejszej dokumentacji projektowej opracowano odrębny projekt branży elektrycznej, uwzględniający projektowane oświetlenie terenu, który będzie podstawą dla uzyskania pozwolenia na budowę. W projekcie branży elektrycznej określony będzie typ lamp oświetleniowych, które będą usytuowane w sposób zgodny z rys. nr 1 i rys. nr 2.

5.0. KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI – według załączonych rysunków: przekrój normalny A - A, B – B. Przekroje normalne zaznaczono na rys. nr 2 - projekt zagospodarowania terenu.

6.0. PROFIL PODŁUŻNY I ODWODNIENIE

Projektowany profil podłużny i odwodnienie przedstawiają rys. nr 8-NIWELETA.

Odwodnienie terenu projektowanego oraz projektowane rzędne ukształtowania wysokościowego podano w odniesieniu do pomiarów i wartości dostarczonych przez jednostkę geodezyjną.

Projektowane ukształtowanie wysokościowe jezdni ulicy dostosowano do istniejących rzędnych na włączeniu do jezdni ulicy wykonanej w I etapie inwestycyjnym. Dla odwodnienia terenu przewidziano wpusty uliczne opisane wyżej.

ORGANIZACJA RUCHU

Projekt stałej organizacji ruchu obejmuje projektowane oznakowanie pionowe, po wybudowaniu ulicy i parkingu.

INNE

Oznakowanie poziome związane z projektowaną inwestycją wykonać poprzez malowanie farbą chemoutwardzalną.

Projektował:

Opracował: