

SPIS ZAWARTOŚCI PROJEKTU

| | |
|---|----------|
| I. CZĘŚĆ PROJEKTOWA..... | 3 |
| 1. OPIS DO PROJEKTU | 3 |
| 1.1. WSTĘP | 3 |
| 1.1.1. MATERIAŁY WYJŚCIOWE | 3 |
| 1.1.2. PRZEDMIOT I CEL INWESTYCJI..... | 3 |
| 1.2. STAN ISTNIEJĄCY | 3 |
| 1.2.1. LOKALIZACJA I ZAGOSPODAROWANIE TERENU..... | 3 |
| 1.2.2. PARAMETRY TECHNICZNE ISTNIEJĄCYCH OBIEKTÓW DROGOWYCH | 4 |
| 1.2.3. ODWODNIENIE | 4 |
| 1.2.4. INFRASTRUKTURA TECHNICZNA NA TERENIE INWESTYCJI | 4 |
| 1.3. STAN PROJEKTOWANY | 4 |
| 1.3.1. PARAMETRY PROJEKTOWE | 4 |
| 1.3.2. ROZWIĄZANIA W PLANIE | 4 |
| 1.3.3. ROZWIĄZANIA WYSOKOŚCIOWE | 5 |
| 1.3.4. ODWODNIENIE | 5 |
| 1.4. KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI | 5 |
| KONSTRUKCJA JEZDNI | 5 |
| KONSTRUKCJA ZJAZDÓW DO POSESJI | 5 |
| KONSTRUKCJA CHODNIKÓW | 5 |
| KONSTRUKCJA OPASEK..... | 5 |
| POZOSTAŁE ELEMENTY KONSTRUKCYJNE | 6 |
| 2. ELEMENTY ORGANIZACJI RUCHU | 6 |
| 2.1. OZNAKOWANIE ISTNIEJĄCE..... | 6 |
| 2.2. PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE | 6 |
| 2.3. TERMIN WPROWADZENIA PROJEKTOWANEJ ORGANIZACJI RUCHU..... | 7 |
| 2.4. OPINIE I UZGODNIENIA..... | 7 |
| 3. RYSUNKI | 8 |
| PLAN ORIENTACYJNY (RYS. NR 1)..... | 8 |
| PLAN SYTUACYJNY (RYS. NR 2)..... | 9 |

I. CZĘŚĆ PROJEKTOWA

1. OPIS DO PROJEKTU

1.1. WSTĘP

1.1.1. Materiały wyjściowe

Podstawę do opracowania przedmiotowej dokumentacji stanowią:

- Umowa nr RIG.701.7011.4.2012 z dnia 23.04.2012 r. zawarta pomiędzy Zamawiającym – Gminą Łomianki a Wykonawcą – Robimart Sp. z o.o.,
- Mapa do celów projektowych w skali 1:500 opracowana przez BAMBIT GIS I GPS Usługi Geodezyjne i Kartograficzne Marta Bambit,
- Dokumentacja geotechniczna opracowana przez firmę ZamGeo Eugeniusz Zamłyński,
- Inwentaryzacja stanu istniejącego przeprowadzona w maju 2012 r.,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 02 marca 1999r, w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430).

1.1.2. Przedmiot i cel inwestycji

Przedmiotem opracowania jest projekt budowy ulicy Krokusa w Łomiankach na odcinku od ulicy Francuskiej (wraz z sięgaczem w ulicę Francuską do ul. Zawilca) do końca działki nr 322/3. Inwestycja zlokalizowana jest na działkach ewid. nr 558/1, 322/4 i 322/3 obręb 21.

Celem inwestycji jest zapewnienie obsługi ruchu pojazdów samochodowych oraz pieszych na przedmiotowej ulicy.

1.2. STAN ISTNIEJĄCY

1.2.1. Lokalizacja i zagospodarowanie terenu

Przedmiotowa ulica zlokalizowana jest w Łomiankach na terenie działek ewidencyjnych nr 322/4 i 322/3 obręb 21. Początek opracowania to skrzyżowanie z ul. Francuską a koniec to granica działek ewid. nr 322/3 i 300/4.

Wzdłuż ulicy Krokusa na przedmiotowym odcinku zlokalizowana jest zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna. W pasie drogowym występują liczne drzewa i krzewy. Szerokość pasa drogowego ulicy wynosi 14 m.

1.2.2. Parametry techniczne istniejących obiektów drogowych

Ulica Krokusa jest drogą gminną publiczną. Na odcinku objętym opracowaniem ulica posiada nawierzchnię nieulepszoną z kruszywa. Zjazdy na przylegające działki posiadają w większości nawierzchnię ulepszoną z kostki betonowej.

1.2.3. Odwodnienie

Odwodnienie ulicy odbywa się powierzchniowo na niżej położone tereny.

1.2.4. Infrastruktura techniczna na terenie inwestycji

Na terenie inwestycji zlokalizowane są następujące urządzenia infrastruktury technicznej:

- kanalizacja sanitarna,
- sieć wodociągowa,
- sieć gazowa,
- sieci energetyczne,
- sieci teletechniczne.

1.3. STAN PROJEKTOWANY

1.3.1. Parametry projektowe

Klasa ulicy - D – dojazdowa

Kategoria ruchu – KR1

Prędkość projektowa - $V_p=30\text{km/h}$

1.3.2. Rozwiązania w planie

Przebieg ulicy dostosowano do geometrii istniejącej jezdni, skrzyżowań z ulicami przyległymi oraz lokalizacji infrastruktury technicznej w pasie drogowym.

W przekroju poprzecznym projektuje się jezdnię o szerokości 5,5 m zlokalizowaną w śladzie istniejącej jezdni. Przy krawędziach jezdni projektuje się opaski z płyt ażurowych Eko o szerokości 0,8 m za którą po stronie północnej zlokalizowano chodniki o szerokości 1,5 m. Na przylegające działki zaprojektowano zjazdy w lokalizacji istniejących bram. Obramowanie jezdni wykonane będzie z oporników betonowych 12x25x100cm a chodników i zjazdów z obrzeży betonowych 8x30x100cm. Szczegółowe parametry oraz wymiary przedstawiono na planie sytuacyjnym – rysunek nr 2.

1.3.3. Rozwiązania wysokościowe

Przy projektowaniu spadków podłużnych dowiązано się do rzędnych istniejącej jezdni, przylegających zjazdów oraz do ukształtowania istniejącego terenu. Profil drogi i spadki poprzeczne ukształtowano w taki sposób aby umożliwić jej odwodnienie za pomocą opasek z płyt Eko zlokalizowanych przy krawędzi jezdni.

Spadki podłużne ulicy zostały pokazane na rysunku nr 4 – Profil podłużny.

Spadek poprzeczny ulicy zaprojektowano jako dwustronny daszkowy 2%. Spadek poprzeczny chodnika zaprojektowano jako jednostronny 2% w kierunku jezdni.

Spadki poprzeczne zostały pokazane na rysunku nr 3 – Przekroje normalne.

1.3.4. Odwodnienie

Nie zmienia się sposobu odwodnienia ulicy. Poprzez odpowiednie dobranie spadków podłużnych i poprzecznych nawierzchni drogowych wodę opadową kieruje się na pobocze – opaski z płyt ażurowych gdzie wsiąknie ona w grunt.

1.4. KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI

Zaprojektowano następujące konstrukcje nawierzchni:

Konstrukcja jezdni

- warstwa ścieralna z kostki betonowej gr. 8 cm
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. 3 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego stab. mech. 0/31,5 gr. 20 cm

Konstrukcja zjazdów do posesji

- warstwa ścieralna z kostki betonowej gr. 8 cm
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. 3 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego stab. mech. 0/31,5 gr. 15 cm

Konstrukcja chodników

- warstwa ścieralna z kostki betonowej gr. 6 cm
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. 3 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego stab. mech. 0/31,5 gr. 10 cm

Konstrukcja opasek

- warstwa ścieralna z płyt ażurowych betonowych EKO gr. 10 cm

- o warstwa kruszywa łamanego 31,5/63 gr. 10 cm
- o geowłóknina separacyjno-filtracyjna Polyfelt TS20 lub równoważna
- o warstwa kruszywa łamanego 31,5/63 gr. 30 cm

Pozostałe elementy konstrukcyjne

- o Obramowanie jezdni – opornik betonowy o wymiarach 12x25x100 cm ustawiony na podsypce cementowo-piaskowej 1:3 grubości 5 cm i ławie betonowej C12/15 z oporem
- o Obramowanie opasek – obrzeże betonowe o wymiarach 8x30x100cm na podsypce cementowo-piaskowej grubości 3 cm i ławie betonowej C12/15
- o Obramowanie chodników – obrzeże betonowe o wymiarach 8x30x100 cm na podsypce piaskowej grubości 5cm.

2.ELEMENTY ORGANIZACJI RUCHU

2.1.Oznakowanie istniejące

W czasie przygotowania opracowania zinwentaryzowano istniejące oznakowanie pionowe. Oznakowanie przeznaczone do likwidacji pokazano na planie sytuacyjnym z opisem „Istn. do likwidacji”.

Istniejące oznakowanie poziome nie występuje.

2.2.Projektowane oznakowanie

Wszystkie elementy projektowanego oznakowania pionowego oraz poziomego opisano zgodnie z projektowanym kilometrażem drogi.

Na projektowanym odcinku należy stosować znaki pionowe kategorii: średnie i małe, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dn. 03.07.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z dn. 23.12.2003 r.). Znaki te powinny zostać wykonane z folii odblaskowej II generacji.

Znaki poziome należy stosować zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dn. 03.07.2003r.w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z dn. 23.12.2003 r.).

Szczegółowe wymagania w zakresie wykonania oznakowania pionowego i poziomego zostały podane w Specyfikacjach Technicznych.

Początek i koniec projektowanego odcinka jest dowiązany do układu istniejącego.

Znaki umieszczono na tarczach z blachy stalowej ocynkowanej malowanej proszkowo podwójnie zagiętą krawędzią na obwodzie znaku.

Znaki należy tak lokalizować aby tarcze znaków w przekroju poprzecznym w całości znajdowały się w odległości minimum 0,50 m od krawędzi drogi.

Oznakowanie poziome należy wykonać, jako grubowarstwowe.

2.3. TERMIN WPROWADZENIA PROJEKTOWANEJ ORGANIZACJI RUCHU

Zaprojektowaną organizację należy wprowadzić niezwłocznie po zakończeniu przebudowy. Przed wprowadzeniem organizacji ruchu musi zostać ona sprawdzona za zgodność z niniejszym opracowaniem.

Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu to 31.09.2014 r.

2.4. OPINIE I UZGODNIENIA

Niniejszy projekt organizacji ruchu został przedłożony do zaopiniowania do następujących instytucji:

- Urząd Miasta i Gminy Łomianki

Organem zatwierdzającym organizację ruchu będzie Starosta Powiatu Warszawskiego Zachodniego.

3. RYSUNKI

Plan orientacyjny (Rys. nr 1)

Plan sytuacyjny (Rys. nr 2)