

**OPIS TECHNICZNY  
DO PROJEKTU DROGOWEGO  
SKRZYŻOWANIA UL. KONDRATOWICZA-UL. MALBORSKA**

## **1. PODSTAWA PRAWNA I MATERIAŁY WYJŚCIOWE**

Inwestorem zadania jest Zarząd Dróg Miejskich, Warszawa, ul. Chmielna 120

Materiałami wyjściowymi były:

- podkład geodezyjny w skali 1:500
- inwentaryzacja istniejącej nawierzchni
- zatwierdzony projekt organizacji ruchu

## **2. STAN ISTNIEJĄCY**

Skrzyżowanie czterowłotowe, skanalizowane z sygnalizacją świetlną. Przystanki autobusowe za skrzyżowaniem na ulicy Kondratowicza. Na wszystkich wlotach na skrzyżowaniu przejścia dla pieszych.

Na południowym wlocie ulicy Malborskiej i na zachodnim wlocie ulicy Kondratowicza wyznaczony przejazd dla rowerzystów. Na wschodnim wlocie ul. Kondratowicza wydzielony pas do skrętu w prawo.

Nawierzchnia jezdni ulic asfaltowa. Krawężniki betonowe 20x30. Chodniki z płyt betonowych 50x50x7 w średnim stanie technicznym.

## **3. STAN PROJEKTOWANY**

Skrzyżowanie poddano analizie pod względem istniejącej organizacji ruchu i pomierzonych natężeń ruchu porannych i popołudniowych.

Na wschodnim wlocie ul. Kondratowicza i na wlocie ul. 20 Dywizji Piechoty zaprojektowano rezerwę pod ścieżkę rowerową i pokazano lokalizację sygnalizatorów dla rowerzystów. Nie wykonywać przejazdu dla rowerzystów.

Na ulicy Kondratowicza zaprojektowano wydzielone pasy do skrętu w lewo w ul. Malborską i w ul. 20 Dywizji Piechoty.

Na wschodnim wlocie ul. Kondratowicza zaprojektowano wysepkę kanalizującą na pasie do skrętu w prawo w ulicę Malborską.

Na wylocie ul. Kondratowicza w kierunku ulicy Chodeckiej zlikwidowano pas włączenia.

Rzędne wysokościowe należy dowiązać do stanu istniejącego, zachowując wszystkie istniejące spadki podłużne i poprzeczne.

Szczegółowe rozwiązanie sytuacyjne pokazano na rys. Nr 1.

Bezpośrednio przy krawężnikach przy przejściach dla pieszych należy ułożyć 2 rzędy żółtych płytek 40x40x5 z wypustkami na podsypce cementowo-piaskowej na całej szerokości przejść

Przy wszystkich przejściach dla pieszych i przejazdach rowerowych należy obniżyć krawężniki i wykonać pochylnie, zgodnie z rys. konstrukcyjnym.

Przy robotach krawężnikowych należy rozebrać istniejącą warstwę ścieralną na szerokości 1,0 m i warstwę wiążącą na szerokości 0,5 m i ułożyć nowe warstwy nawierzchni.

Roboty ziemne policzone zostały metodą analityczną. Należy wykonywać je w 80% mechanicznie i w 20% ręcznie.

Plan zagospodarowania terenu przedstawiono na rys. nr 2.

#### 4. KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI

Podłoże gruntowe doprowadzone zagęszczone do G1 120 MPa

*Konstrukcja nawierzchni jezdni KR4 na ul. Kondratowicza*

- warstwa odsączająca z pospółki 20 cm
- dolna warstwa podbudowy z tłucznia kamiennego 31,5-63 z miałem i grysem kamiennym 20 cm
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC 16P asfalt D-50/70 10 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W asfalt D 50/70 z elastomerem termoplastycznym 8 cm
- warstwa ścieralna z mieszanki mastyksowo-grysowej SMA 0/8 5 cm

Łączna grubość nawierzchni 63 cm.

Oporem dla nawierzchni będzie krawężnik betonowy 20x30 na podsypce cementowo-piaskowej i ławie betonowej z oporem z betonu B-15.

*Konstrukcja nawierzchni chodnika*

- warstwa odsączająca z pospółki 10 cm
- kostka betonowa szara typu Behaton na 3 cm podsypce cementowo-piaskowej 6 cm

Konstrukcje nawierzchni przedstawiono na rys. Nr 3.

#### **Uwaga:**

*Przed przystąpieniem do robót drogowych polegających na budowie pasa dla lewoskrętów kosztem pasa dzielącego, należy zastosować się do uwag zawartych w piśmie SPEC.*

#### 5. UZGODNIENIA

Projekt został uzgodniony z:

1. Urzędem Miasta Stołecznego Warszawy Inżynierem Ruchu. 1132/09
2. Zarządem Dróg Miejskich ZDM/ZUOP/0202/2018/09
3. Pismo ZDM-ZUWD/G-AOR-5541-187-2-10 – konstrukcja nawierzchni
4. Zespołem Uzgadniania Dokumentacji Projektowej – opinia Nr 1646/10
5. Pismo SPEC