

OPIS TECHNICZNY
DO PROJEKTU DROGOWEGO SKRZYŻOWANIA
ULIC ŻWIRKI I WIGURY – UL BANACHA

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 nr IR/IO/2377/14

2. STAN ISTNIEJĄCY

Skrzyżowanie teowe, zapewnione wszystkie relacje skrętne.

W układzie komunikacyjnym miasta ul. Żwirki i Wigury zakwalifikowana została jako droga GP, droga wojewódzka nr 634.

Ulica dwujezdniowa, pas dzielący o szerokości ok. 15 m, wydzielony pas do skrętów w lewo z kierunku południowego w ul. Banacha oraz wydzielony pas do skrętów w prawo z kierunku północnego w ul. Banacha.

Ul. Banacha droga powiatowa klasy Z.

Ulica dwujezdniowa z pasem dzielącym ok. 12 m, wydzielone dwa pasy ruchu do skrętów w lewo w ul. Żwirki i Wigury, jeden pas do skrętów w prawo. w kierunku Pola Mokotowskiego.

Krawężniki betonowe 20x30. Chodniki z płyt betonowych w średnim i złym stanie technicznym.

3. STAN PROJEKTOWANY

Zaprojektowano przebudowę układu drogowego w obrębie skrzyżowania oraz przebudowę sygnalizacji świetlnej.

Zaprojektowano dwa pasy ruchu z kierunku południowego dla skrętów w lewo z ul. Żwirki i Wigury w ul. Banacha. Poszerzeniu ulega wlot w ul. Banacha, jezdnia wschodnia ul. Żwirki i Wigury. Poszerzenie kosztem pasa dzielącego na długości ok. 160 m i na zmiennej szerokości od 1 m do 2,5 m. Poszerzenie tej jezdni również w kierunku wschodnim o ok. 1 m na długości ok. 100 m.

Zmiana geometrii na skrzyżowaniu polegająca na budowie wysepki dla sygnalizatora została wykonana na wniosek Wydziału Sygnalizacji z Biura Drogownictwa.

Należy przesunąć o ok. 1,5 m istniejący wpust uliczny na wschodniej jezdni.

Likwidacji uległa wysepka centralna oraz przebudowany zostanie pas dzielący na ul. Żwirki i Wigury po północnej stronie skrzyżowania.

Zaprojektowano przejścia dla pieszych o szerokości 4,0 m oraz ścieżkę rowerową o szerokości 2,0 m wokół skrzyżowania.

Projekt drogowy plan sytuacyjny z zaznaczonym zakresem robót przedstawiono na rysunku nr 1.

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

Przekroje charakterystyczne przedstawiono na rys. nr 4.

Roboty ziemne policzone zostały metodą analityczną.

Wykopy w ilości 491 m³ należy wykonywać w 70% mechanicznie i w 30% ręcznie.

4. KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI

Podłoże gruntowe zagęszczone do G1 120 MPa

Konstrukcja nawierzchni jezdni dla KR 5

- warstwa odsączająca z pospółki k> 8m/dobę 15 cm
- warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0-31,5
stabilizowana mechanicznie 25 cm
- podbudowa z betonu asfaltowego AC 16P asfalt 50/70 14 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W
PMB 25/55-60 9 cm
- warstwa ścieralna z mieszanki SMA 8 PMB 45/80-55 3 cm

Ściek uliczny z 3 rzędów kostki betonowej grafitowej o grubości 8 cm na podsypce cementowo-piaskowej.

Oporem dla nawierzchni będzie krawężnik betonowy 20x30 na ławie betowej C12/15

Konstrukcja nawierzchni ścieżki rowerowej

- warstwa odsączająca z pospółki k> 8m/dobę 10 cm
- warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0-31,5
stabilizowana mechanicznie 10 cm
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 8S asfalt 50/70 5 cm

Konstrukcja nawierzchni chodnika

- warstwa odsączająca z pospółki 15 cm
- płyty betonowe 50x50x7

na podsypce cementowo-piaskowej

7 cm

Oporem dla nawierzchni chodnika i ścieżki rowerowej będzie obrzeże betonowe 8x30 na ławie betonowej

Bezpośrednio przy krawężnikach przy przejściach dla pieszych należy ułożyć 2 rzędy żółtych płytek 40x40x6 (lub 35x35x6) 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. Nie wykonywać ścieków na szerokości przejść dla pieszych i ścieżek rowerowych.

Konstrukcje nawierzchni przedstawiono na rys. nr 3.

5. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Projekt wielobranżowy przebudowy skrzyżowań obejmuje projekt elektryczny instalacji sygnalizacji świetlnej, modernizację sieci oświetleniowej.

Powierzchnia jezdni	1.180,0 m ²
Powierzchnia ścieżki rowerowej	240,0 m ²
Powierzchnia chodników	686,0 m ²
Powierzchnia zieleńców	1.200,0 m ²

SIEĆ OŚWIETLENIOWA

Istniejąca sieć oświetleniowa wykonana jest jako kablowa. Oprawy zamontowane są na wysięgnikach na słupach aluminiowych. Istniejąca sieć przebudowana będzie z powodu zmiany linii krawężnika. W wyniku przebudowy sieci oświetleniowej zdemontowany zostanie fragment istniejącej sieci i wybudowana nowa niekolizyjna lokalizacja sieci kablowej, wykonana kablem YKY5x25. Na nowych lokalizacjach zamontowane zostaną słupy aluminiowe na fundamentach prefabrykowanych. Na wysięgnikach słupów zamontowane zostaną oprawy wysokoprężne sodowe o mocy 150W.

Projekt zagospodarowania terenu pokazano na rys. nr 2.

6. UZGODNIENIA

1. Urząd m.st. Warszawy Biuro Drogownictwa i Komunikacji Inżynier Ruchu m.st. Warszawy opinia nr 820/2014.
2. Opinia ZDM-ZUOP-0202-1415-2-14/ABN
3. Uzgodnienie konstrukcji nawierzchni ZDM-ZUWD-G/GCZ-5541-589-2-14
4. Protokół z narady koordynacyjnej BG.6630.4218.2014