



ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH

ul. Chmielna 120, 00-801 Warszawa, tel. 22 55 89 000, faks 22 620 06 08

kancelaria@zdm.waw.pl, www.zdm.waw.pl, www.facebook.pl/zdm.warszawa

Tytuł zadania budżetu
partycypacyjnego:

**REMONT CHODNIKA WZDŁUŻ UL. SYTEJ OD OSIEDLA OGRODY
WILANOWSKIE DO PRZYSTANKU AUTOBUSOWEGO GLEBOWA 02**

TYTUŁ PROJEKTU:

**PRZEBUDOWA FRAGMENTU DROGI POWIATOWEJ NR 5559W (UL. SYTA)
W DZIELNICY WILANÓW M.ST. WARSZAWY POLEGAJĄCA NA BUDOWIE
CHODNIKA PO STRONIE WSCHODNIEJ NA ODCINKU OD UL. SYTA 175 DO
PRZYSTANKU AUTOBUSOWEGO GLEBOWA 02**

Inwestor:

**PREZYDENT MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY
PL. BANKOWY 3/5, 00-950 WARSZAWA
REPREZENTOWANY PRZEZ ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH
UL. CHMIELNA 120, 00-801 Warszawa**

Stadium:

PROJEKT WYKONAWCZY

Branża:

**DROGI
PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU**

Jednostka ewidencyjna

Dzielnica Wilanów

Numery ewidencyjne działek:

Obręb 1-06-11: 7/2, 7/8, 7/9, 9

Kategoria obiektu budowlanego:

XXV – drogi i kolejowe drogi szynowe

Spis zawartości dokumentacji
projektowej::

Strona nr 2

Funkcja:	Imię i nazwisko	Specjalność	Nr uprawnień	Data	Podpis
Projektant:	Zbigniew Rębkowski	drogowa	St-473/81	07.2017 r.	
Opracowanie:	mgr inż. Anna Jastrzębska	drogowa		07.2017 r.	

Warszawa, lipiec 2017 r.

SPIS ZAWARTOŚCI PROJEKTU

PROJEKT BUDOWLANY

I. OPIS TECHNICZNY

1. PRZEDMIOT I CEL INWESTYCJI	4
2. PODSTAWA OPRACOWANIA I MATERIAŁY WYJŚCIOWE	4
3. STAN ISTNIEJĄCY	4
4. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWO-DROGOWE.....	4
5. WYKAZ NOWYCH ZNAKÓW I URZĄDZEŃ BEZPIECZEŃSTWA RUCHU	6

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Rys nr 1	MAPA ORIENTACYJNA	1:20 000
Rys nr 2	STAŁA ORGANIZACJA RUCHU	1:500
Rys nr 3	PLAN SYTUACYJNY	1:500

I. OPIS TECHNICZNY

1. PRZEDMIOT I CEL INWESTYCJI

Przedmiotem opracowania jest przebudowa fragmentu drogi powiatowej nr 5559W (ul. Syta) w Dzielnicy Wilanów m.st. Warszawy polegająca na budowie chodnika po stronie wschodniej na odcinku od ul. Syta 175 do przystanku autobusowego Glebowa 02

Zadanie wykonywane jest w ramach budżetu partycypacyjnego na rok 2017.

Dokumentację opracowano w branży drogowej.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA I MATERIAŁY WYJŚCIOWE

- Mapa zasadnicza w postaci wektorowej udostępniona przez Urząd m.st. Warszawy, Biuro Geodezji i Katastru, Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowania (Dz.U. z 2016r. poz. 124).
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowania (Dz.U. z 2016r. poz. 124).
- Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach (Załączniki nr 1-4 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003 Dz. U. Nr 220 poz. 2181)
- Wizja w terenie
- Zatwierdzenie stałej organizacji ruchu nr

3. STAN ISTNIEJĄCY

Ul. Syta to droga powiatowa klasy zbiorczej o średnim natężeniu ruchu. Jest to drogą jednojezdniową, dwukierunkową, wykonaną w nawierzchni asfaltowej. Na opracowywanym odcinku jezdni ma przekrój daszkowy i szerokość ok 6,0m. Ulica nie posiada chodnika ciągłego na całej długości. Od strony zachodniej zlokalizowana jest nieużywana zatoka położona częściowo na działkach prywatnych.

4. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWO-DROGOWE

4.1. Rozwiązania sytuacyjne

Projekt zakłada budowę chodnika na odcinku od osiedla mieszkaniowego przy ul. Syta 175 do przystanku autobusowego Glebowa 02. Zaprojektowano chodnik szerokości 2,0m z lokalnym zawężeniem do 1,72m. Chodnik na większości odcinka zlokalizowany jest przy krawędzi jezdni, jednak z uwagi na istniejąc latarnie został na fragmencie odsunięty od jezdni o 1,8m. Ponadto projekt zakłada poszerzenie istniejącego peronu autobusowego do 2,0m w miejscu, w którym pozwalają na to granice pasa drogowego.

4.2. Rozwiązania wysokościowe

Projekt nie podaje konkretnych rzędnych dla projektowanego chodnika. Należy wykonać chodnik z dostosowaniem do rzędnych krawędzi jezdni oraz z zachowaniem spadku poprzecznego 2% w kierunku jezdni.

4.3. Konstrukcja nawierzchni

Dla projektowanego chodnika przyjęto następującą konstrukcję nawierzchni:

- nawierzchnia z płyt betonowych 50x50x7cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 – 4cm,
- warstwa kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr 10cm,
- warstwa odsączająca z kruszywa naturalnego (pospółka) – 10cm.

Dla projektowanego poszerzenia peronu autobusowego przyjęto następującą konstrukcję nawierzchni:

- nawierzchnia z kostki betonowej 20x10cm, szarej gr 6cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 – 4cm,
- warstwa kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr 10cm,
- warstwa odsączająca z kruszywa naturalnego (pospółka) – 10cm.

Dla projektowanego zjazdu na drogę gruntową przyjęto następującą konstrukcję nawierzchni:

- nawierzchnia z kostki betonowej 20x10cm, szarej gr 8cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 – 4cm,
- warstwa kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr 20cm,
- warstwa odsączająca z kruszywa naturalnego (pospółka) – 10cm.

Obrzeże betonowe 8x30cm, ustawionym na ławie betonowej C12/15 gr 5cm.

Krawężnik betonowy 20x30cm, ustawione na ławie betonowej z oporem C12/15

4.4. Odwodnienie

Odwodnienie wód opadowych z projektowanej nawierzchni – powierzchniowe, realizowane poprzez 2% spadki w kierunku jezdni.

4.5. Roboty przygotowawcze

Przed przystąpieniem do robót budowlanych należy:

- rozebrać krawężniki przeznaczone do wymiany,
- rozebrać nawierzchnię z płyt żelbetowych

4.6. Roboty ziemne

Roboty ziemne obejmują korytowania na głębokość wynikającą z projektowanych konstrukcji nawierzchni. Grunt pozyskany z korytowania należy wykorzystać do wyrównania terenu a nadmiar wywieźć.

4.7. Zieleń

Po zakończeniu robót budowlanych i uporządkowaniu terenu, teren wokół chodnik należy obsiać trawą.

4.8. Uzbrojenie podziemne

W pasie prowadzenia robót przebiegają liczne sieci uzbrojenia podziemnego. **Projekt nie obejmuje przebudowy lub zabezpieczenia istniejącej infrastruktury uzbrojenia podziemnego.** Istniejąca sieć uzbrojenia powinna być posadowiona poniżej poziomu korytowania i nie będzie w kolizji z projektowaną nawierzchnią. Dla sprawdzenia głębokości ułożenia sieci należy wykonać przekop kontrolny. **Z uwagi na zlokalizowane pod chodnikiem uzbrojeniem podziemny, roboty ziemne należy prowadzić ręcznie z zachowaniem szczególnej ostrożności.**

5. WYKAZ NOWYCH ZNAKÓW I URZĄDZEŃ BEZPIECZEŃSTWA RUCHU

Przesunięcie znaku P-17.

II.CZĘŚĆ RYSUNKOWA
