

SPIS ZAŁĄCZNIKÓW

I CZĘŚĆ OPISOWA

- | | |
|--|----------|
| 1. Opis do projektu koncepcyjnego | str. 2-4 |
|--|----------|

III CZĘŚĆ GRAFICZNA

- | | |
|--|--------|
| 1. Plan orientacyjny | str. 5 |
| 2. Plan sytuacyjny | str. 6 |
| 3. Profil podłużny ulicy | str. 7 |
| 4. Przekroje normalne i szczegóły konstrukcyjne | str. 8 |

OPIS TECHNICZNY **do koncepcji przebudowy ulicy Topolowej w Łomży**

1. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt koncepcyjny przebudowy ul. Topolowej przebiegającej pomiędzy ulicami Piaski, Browarną i Podleśną w Łomży. Zadaniem ulicy będzie obsługa komunikacyjna posesji położonych po obu jej stronach.

Długość przebudowywanej ulicy w zakresie opracowania wynosi ok. 340 m w tym dwa ciągi pieszo-jezdne po ok. 43 m.

2. Podstawa i wytyczne opracowania

Omawiany projekt koncepcyjny opracowano na zlecenie Miasta Łomża zgodnie z umową nr WIR.272.2.8.2020 z dn. 16.01.2020 r.

Do opracowania projektu wykorzystano następujące materiały:

- aktualna kopia mapy zasadniczej w skali 1:500;
- pomiary uzupełniające wykonane przez zespół projektowy;
- inwentaryzacja istniejących nawierzchni drogowych oraz oznakowania;
- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie z późniejszymi zmianami
- Załączniki 1-4 do Rozporządzenia 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 (załącznik do Dz.U. nr 220 poz. 2181 z dn. 23.12.2003 r.)

3. Stan istniejący

Remontowana ulica przebiegać będzie po terenie wyznaczonego dla niej pasa drogowego, który obecnie ma nawierzchnię gruntową. Od ul. Podleśnej wykonany jest wlot w kierunku ul. Topolowej, a od strony ul. Piaski i ul. Browarnej wjazdy na ciągi pieszo-jezdne.

W pasie drogowym projektowanej ulicy znajduje się następujące uzbrojenie: kablowa linia energetyczna, sieć gazowa, sieć wodociągowa i sieć kanalizacji sanitarnej.

4. Przebieg i techniczna charakterystyka projektowanej ulicy

Przebieg projektowanej ulicy nie ulegnie zmianie. Jezdnie ulicy Topolowej połączono z wykonanym wlotem w ul. Podleśnej, a ciągi pieszo-jezdne odpowiednio z wykonanymi wjazdami odpowiednio z ul. Piaski i Browarnej. Lokalizacja nawierzchni jezdni i chodników w ul. Topolowej oraz ciągów pieszo-jezdnych została pokazana na planie sytuacyjnym i przekrojach normalnych.

Zaprojektowano jezdnię ulicy na odcinku prostopadłym do ul. Podleśnej o szerokości 6,0 m, a na pozostałym odcinku o szer. 5,5 m. Ciągi pieszo-jezdne o szerokości wyznaczonego dla nich pasa czyli 5,0 m.

Obustronne chodniki przy jezdni o szerokości 2,0 m.

5. Rozwiązanie wysokościowe i odwodnienie.

Ukształtowanie wysokościowe ulicy będzie związane z istniejącym terenem, dokonując jedynie niewielkich koniecznych korekt, dowiązując się do wykonanych wlotów z ulic sąsiednich.

Spadek poprzeczny jezdni na odcinku o szerokości jezdni 6,0 m zaprojektowano dwustronny 2%, a na jezdni o szerokości 5,5 m jednostronny 2%. Spadek poprzeczny ciągów pieszo-jezdnych zaprojektowano jako jednostronny 2% w kierunku krawężnika lub cokołu ogrodzenia, a chodników 2% w kierunku krawężnika jezdni.

Spadek poprzeczny jezdni, ciągów pieszo-jezdnych i chodników zaprojektowano w kierunku ścieku przykrawężnikowego, skąd wody opadowe poprzez wpusty uliczne popłyną do projektowanego kanału deszczowego i dalej do istniejących kanałów deszczowych w ulicach Browarnej i Podleśnej. Pochylenie poprzeczne jezdni, ciągów pieszo-jezdnych i chodników pokazano na przekrojach normalnych.

6. Konstrukcja nawierzchni

Konstrukcję nawierzchni zaprojektowano wg „Katalogu typowych nawierzchni podatnych i półsztywnych” (załącznik do zarządzenia nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16.06.2014 r.) oraz Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Konstrukcję nawierzchni jezdni zaprojektowano dla kategorii ruchu KR1 z kostki brukowej betonowej gr. 8 cm na podsypce cementowo-piaskowej gr. 4 cm i podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grubości 22 cm. Chodniki zaprojektowano z kostki brukowej betonowej gr. 6 cm na podsypce cementowo-piaskowej gr. 4 cm i podbudowie z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie grubości 10 cm. Zjazdy do posesji z kostki brukowej betonowej gr. 8 cm na podsypce cementowo-piaskowej gr. 4 cm i podbudowie z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie grubości 20 cm

7. Uzbrojenie terenu

Zaprojektowano nową kanalizację deszczową z wpustami ulicznymi. Odbiornikiem wód opadowych z niewielkiej części ulicy Topolowej będzie wyprowadzone odejście kanału deszczowego z ul. Podleśnej. Zdecydowana większość wód opadowych popłynie zaprojektowanym kanałem deszczowym do istniejącego kanału w ul. Browarnej. Takie rozwiązanie wynika z głębokości ułożenia istniejących kanałów w tych ulicach.

Zaprojektowano nowe oświetlenie uliczne z oprawami LED dwukomorowymi IP-66 z kloszem ze szkła hartowanego.

Ze względu na lokalizację istniejącego uzbrojenia (kanalizacja sanitarna , sieć energetyczna sieć wodociągowa, sieć gazowa) na pewnym odcinku ulicy kanał technologiczny został zaprojektowany pod jezdnią, co będzie, dlatego powinny tam być zastosowane studnie telekomunikacyjne typu przejezdne z odpowiednimi pokrywami. Należy rozpatrzyć, czy kosztem przebudowy odcinków istniejącego uzbrojenia udałoby się go zlokalizować poza jezdnią ulicy Topolowej.

Pozostałe istniejące zbrojenie terenu kolidujące z budową nawierzchni projektowanej ulicy zostanie ewentualnie przebudowane po uzyskaniu warunków od gestorów sieci.

8. Wycinka drzew

Inwestycja nie wymaga wycinki drzew.

9. Struktura własnościowa projektowanej ulicy

Całość inwestycji zawiera się w obszarze istniejącego pasa drogowego projektowanej ulicy oraz ulic sąsiednich.

10. Organizacja ruchu

Ulicę Łączną projektuje się jako ulicę dojazdową dwukierunkową, a ciągi pieszo-jezdne dwukierunkowe, oznakowane strefą zamieszkania. Zlokalizowane na ciągach pieszo-jezdnym w skrajni słupy oświetleniowe zostaną odpowiednio oznakowane.

Projektant