

WGK.7226.1.8.2021.DB

Stelewicz
18.03.2021
Urząd Miejski w Łomży
Wydział Inwestycji, Rozwoju
i Funduszy Zewnętrznych
Stary Rynek 14 18-400 Łomża
W P Ł Y N E Ł O
Data *18.03.2021* nr dz. *315*
Podpis *[signature]*

Łomża, dnia 12.03.2021 r.

Wydział Inwestycji, Rozwoju
i Funduszy Zewnętrznych
Urząd Miejski w Łomży

Dotyczy: *Wytyczne do projektowania – przebudowa ulic w mieście Łomża –
ul. Chętnika, Raginisa, Ciborowskiego oraz Żwirki i Wigury*

Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska przekazuje wytyczne do projektowania dla przebudowy ulic Chętnika (DG 101016B, klasa D), Raginisa (DG 101114B, klasa D), Ciborowskiego (DG 101017B, klasa D), Żwirki i Wigury (DG 101169B, klasa D) w Łomży

DROGI

- ulice klasy technicznej D
- szerokość pasa drogowego – wg. stanu istniejącego. Ewentualne konieczne wykupy terenu ograniczyć do minimum – przewidzieć rezerwę terenu na sieci
- ulice w zabudowie jednorodzinnej
- długość całego odcinka ulic ok. mb
- skrzyżowania ulicy Ciborowskiego, Raginisa – dowiązać do istniejących z ul. Zygmunta Glogera
- skrzyżowania pozostałe zaprojektować na nowo. W tym skrzyżowanie z ul. Nowogrodzką (DP 2602B, klasa Z)
- nawierzchnia jezdni – bitumiczna
- kategoria ruchu ulicy – obliczona wg. prognozy i pomiarów ruchu, min. KR2 – dostosowana do prognozowanego ruchu oraz występujących warunków gruntowo - wodnych. Wykonać badania geotechniczne
- budowa doświetlenia wyniesionych skrzyżowań (ul. Raginisa/Chętnika; Raginisa/Ciborowskiego, Żwirki i Wigury/Ciborowskiego)
- uwzględnić łącznik dla pieszych pomiędzy ul. Chętnika a ul. Żwirki i Wigury
- obustronne chodniki szer. 2,0m. Nawierzchnia chodników z kostki betonowej na podsypce piaskowo-cementowej
- zalecana szerokość nawierzchni jezdni. 5,0m – pas ruchu (2x2,5m)

- zjazdy do działek wg. aktualnego sposobu użytkowania lub wg. wydanych warunków zabudowy dla terenów sąsiednich. Konieczna dokładna inwentaryzacja wysokościowa zjazdów, garaży oraz dojść do posesji
- rozważyć konieczność zaprojektowania drenażu korpusu drogi
- zalecane inne rozwiązania techniczne uspokajające ruch drogowy (np. miejsca postojowe, szykany, esowanie ulicy)
- ulice zaprojektować jako Strefa 30km/h
- krawężniki drogowe dla promieni łuków do 9m, tylko jako łukowe – niedopuszczalne wykonanie z krawężników prostych

OŚWIETLENIE ULICZNE

Zastosować oprawy LED dwukomorowe IP-66 (otwarcie komory osprzętu nie powoduje rozszczelnienia komory optycznej), klosz ze szkła hartowanego. Wydajność świetlna min. 100 lm z 1W po uwzględnieniu strat w układzie optycznym i zasilaniu. Temperatura barwowa światła oprawy max. 3500 °K, współczynnik Ra min 70 (dla doświetlenia przejść dla pieszych należy zastosować oprawy z Temperaturą barwowa światła oprawy min. 4500 °K.). Oprawy z korpusem z ciśnieniowego aluminium, Klosz odporny na uderzenia – współczynnik powinien być nie mniejszy niż IK 08. Oprawy wyposażone w uniwersalny uchwyt pozwalający na montaż zarówno na wysięgniku jak i bezpośrednio na słupie, a także pozwalający na zmianę kąta nachylenia oprawy w zakresie 0-10°(montaż bezpośredni) lub 0-15°(montaż na wysięgniku).

Utrzymanie strumienia świetlnego w czasie: 90% po 100.000 godz. Konstrukcja oprawy powinna zapewniać łatwą wymianę modułów LED oraz układów zasilających. Oprawa musi posiadać możliwość programowania do 3 poziomów oświetlenia w wybranych odstępach czasowych (redukcja mocy) i możliwość współpracy z zewnętrznym systemem sterowania. Układ zasilający panel LED ma zabezpieczyć źródło światła przed przepięciami o napięciu 10 kV. Zastosowany zasilacz mikroprocesorowy musi być wyposażony w zabezpieczenia: przeciążeniowe, przeciwzwarceniowe, termiczne oraz nadnapięciowe.

W słupach zastosować złącza IZK, kable YAKXS 4 x35 mm². Uziomy z bednarki ocynkowanej 4 x 25 mm na całej długości i uziomy pionowe według potrzeb.

Oświetlenie projektować min. 0,8 m od jezdni, przy skrzyżowaniach należy trasy kabli skoordynować z planowanym rozmieszczeniem znaków drogowych, bo ich montaż w końcowym etapie robót powoduje częste uszkodzenia kabli. Zasilanie należy przewidzieć z szafki istniejącego oświetlenia ul. Raginisa przy stacji transformatorowej. 2-1285 , Należy zaprojektować kompensację mocy dla układów LED, nawiązać do układów oświetleniowych w ul. Nowogrodzkiej i ul. Glogera

Uzgodnienia techniczne P. Chelstowski tel. 86-215-67-88

KANALIZACJA DESZCZOWA - ul. Chętnika, Ciborowskiego, Raginisa i Żwirki i Wigury

Z wyjątkiem krótkiego odcinka ul. Chętnika (od strony ul. Nowogrodzkiej) pozostałe ulice, w tym znaczna część ul. Chętnika nie posiada kanalizacji deszczowej. Przy obecnych uwarunkowaniach nie ma możliwości grawitacyjnie odprowadzić wód opadowych z ulicy Chętnika, która jest miejscami położona najniżej w stosunku do pozostałych ulic w tym rejonie. Rozwiązaniem, które wydaje się racjonalne do wykonania to przebudowa kanału w ul. Nowogrodzkiej, na odcinku od ul. Chętnika do komory zlokalizowanej naprzeciwko dawnej „Waciarni” Nowogrodzka nr 58. Przebudowa polegałaby na większym zagłębieniu kanału i zwiększeniu jego średnicy. Umożliwi to odwodnienie grawitacyjne przedmiotowych ulic. Rozwiązanie z przepompownią wód opadowych, jest w tym rejonie obarczone dużym ryzykiem (w przypadku awarii przepompowni czy braku jej zasilania) zalania okolicznych posesji. Ponieważ odwodnienie tej części ul. Nowogrodzkiej i Oś. Młodych odbywa się przez posesję prywatną Nowogrodzka nr 58, której właściciel od kilku lat monituje o zlikwidowanie kanalizacji deszczowej biegnącej przez jego działkę, należałoby poważnie rozważyć wykonanie nowego odcinka kanału biegnącego od ul. Nowogrodzkiej do rowu (dz. ew. nr 50931). Głównym argumentem jest zły stan techniczny kanału biegnącego przez posesję Nowogrodzka 58 oraz utrudniony do niego dostęp. Inwestycję przebudowy odcinka kanału do rowu można by było ująć do inwestycji przebudowy ulic Chętnika, Ciborowskiego, Raginisa i Żwirki i Wigury lub w późniejszym czasie przy planowanej przebudowie ul. Nowogrodzkiej.

Wytyczne materiałowe:

Rurociągi projektować z rur betonowych Wipro, przykanaliki projektować z rur PP-B lub PVC-U o sztywności obwodowej $\geq 8 \text{ kN/m}^2$, klasy S. Studnie rewizyjne prefabrykowane z bet. klasy c35/45 z kietami monolitycznymi. Wpusty deszczowe projektować z rur betonowych $\varnothing 0,5 \text{ m}$ z osadnikiem $h \geq 0,75 \text{ m}$ z betonu klasy c35/45. Należy zastosować kratki ściekowe żeliwne przykrawężnikowe klasy D400 o wym. 400x600 mm. z zawiasem i rygłem. Włazy żeliwne usytuowane w pasie jezdni należy projektować klasy D400 o masie kompletu nie mniejszej niż 130 kg.. Powinny być one wyposażone przynajmniej w jeden rygiel zabezpieczający. Włazy studni rewizyjnych projektowane w pasie jezdni mają znajdować się w środku pasa ruchu. Inne szczegóły będą ustalone na etapie projektowania. Zwieńczenie studni i wpustów usytuowanych w pasie jezdni posadzić na pierścieniach odciążających.

Projekty techniczne podlegają uzgodnieniu przez Wydział Gospodarki Komunalnej Ochrony Środowiska tut. Urzędu.

UWAGA!

Warunki techniczne na przebudowę istniejących sieci oraz potrzebę ustanowienia rezerw terenu pod nowe sieci należy uzgodnić z ich właścicielami / operatorami.

NACZELNIK
Wydziału Gospodarki Komunalnej
i Ochrony Środowiska
mgr inż. Dariusz Boryszewski

Opracował/sprawę prowadzi: Dariusz Boryszewski – Naczelnik – Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska

– tel. 86 215 67 84

