

OPIS TECHNICZNY

PROJEKTU ZAGOSPODAROWANIA TERENU

1. Dane ogólne.

1.1 Podstawa opracowania.

- a. mapa do celów projektowych w skali 1:500;
- b. uzupełniające pomiary sytuacyjno - wysokościowe w terenie;
- c. uzgodnienia z Inwestorem;
- d. warunki techniczne i literatura fachowa;
- e. badania makroskopowe podłoża;
- f. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie /Dz.U.Nr.43 poz.430/. Obwieszczenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 23 grudnia 2015r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu o warunkach technicznych;
- g. ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych.

1.2 Lokalizacja inwestycji.

Przedsięwzięcie inwestycyjne w całości jest zlokalizowane na terenie Gminy - Miasto Krasnystaw i obejmuje ul. Mostową na odcinku od km 0+329 do km 0+845 z wyłączeniem mostu na rz. Wieprz, łącznej długości 431m. Przebudowa ulicy obejmuje działki o nr.978/3; 784/4 oraz przebudowę parkingu na działkach: 778/2;775/2.

1.3 Przedmiot i cel inwestycji.

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa ulicy Mostowej w Krasnymstawie będącej drogą powiatową nr.3158 na odcinku od km 0+329 do 0+834 z wyłączeniem mostu w km 0+495 do km 0+580.

Przebudowa mostu na rz. Wieprz jest przedmiotem odrębnego opracowania.

Wybór możliwych wariantów trasy drogi na przedmiotowym odcinku był ograniczony do przyjęcia przebiegu zgodnie z istniejącym śladem.

Pikietaż początku robót zlokalizowany jest w km 0+329 przy rogu placu 3-go Maja na końcu utwardzenia ul. Mostowej kostką granitową. Natomiast pikietaż końca robót zlokalizowany jest w km 0+845 przed rondem na drodze woj.nr.812 przy ul. Lwowskiej i Rejowieckiej z wyłączeniem mostu.

Celem projektowanej inwestycji jest kompleksowa przebudowa ulicy dla zapewnienia maksymalnej funkcjonalności układu komunikacyjnego oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu kołowego i pieszego. W wyniku przeprowadzonej przebudowy ulicy wraz z mostem powstanie nowoczesny układ komunikacyjny łączący wiele przyległych ulic. Realizacja tych robót przyczyni się do poprawy jakości środowiska naturalnego. Zmniejszy się ilość unoszonego się w powietrzu pyłu i

kurzu. Zmniejszy się również ilość uszkodzeń mechanicznych pojazdów powstałych w wyniku istniejących wybojów, kolein, bądź nierówności.

2. Istniejący stan zagospodarowania terenu.

2.1 Stan istniejący.

Ulica Mostowa stanowi jedną z głównych ulic miasta Krasnystaw i stanowi dojazd do centralnej części miasta. Jest to droga (ulica) powiatowa klasy G (główna). Po ulicy odbywa się tylko ruch samochodów osobowych, obowiązuje strefa ograniczonej prędkości 40km/h oraz ograniczenie rzeczywistej masy pojazdów do 10t.

Elementy zagospodarowania terenu:

- a. jezdnia z betonu asfaltowego, dwukierunkowa, dwupasowa o szerokości podstawowej 9,5m ograniczona obustronnymi krawężnikami granitowymi 15x30 od rynku do mostu oraz krawężnikami betonowymi 15x30 za mostem;
- b. obustronne chodniki z kostki brukowej szerokości zmiennej od 1,8 do 4,0m;
- c. zatoka przystankowa pełnowymiarowa po stronie prawej z kostki brukowej;
- d. skrzyżowania z ul. Zamkową, Browarną, Groblą, Przemysławą, Zawieprze;
- e. zjazdy publiczne i indywidualne;
- f. odwodnienie do istniejących wpustów kanalizacji deszczowej;
- g. bariery sprężyste;
- h. ogrodzenia tańcuchowe ozdobne.

Ulica Mostowa na przedmiotowym odcinku zabudowana jest zabudową mieszkaniową i usługową w zdecydowanej większości po stronie lewej. Występują tu zakłady usługowe, sklepy, bank, budynki mieszkalne. Natomiast po stronie prawej tereny zamknięte, przejście mostem przez rz. Wieprz oraz infrastruktura OSIR. Występuje tu znaczne natężenie ruchu kołowego, osobowego rzędu 3 tysiące pojazdów/ dobę. Występuję także obustronny ruch pieszych o znacznym natężeniu.

Stan nawierzchni jezdni określa się jako zły. Występują nierówności podłużne i poprzeczne oraz spękania i wybrzuszenia szczególnie w obrębie skrzyżowania z ul. Zamkową i Browarną. Ponadto dodatkowe zdeformowania nawierzchni jezdni występują w pobliżu urządzeń obcych jak wpusty uliczne czy studzienki kanalizacyjne.

Istniejące obustronne krawężniki granitowe i betonowe są popękane, wyszczerbione i nierówne powstałe w wyniku intensywnej wieloletniej eksploatacji. Nawierzchnia chodników z kostki brukowej również wykazują oznaki intensywnej wieloletniej eksploatacji. Zarówno nawierzchnia jezdni jak i krawężniki, obrzeża oraz nawierzchnia chodników wymagają wymiany.

Na terenie objętym opracowaniem występują n/w uzbrojenie terenu:

- linia elektryczna oświetleniowa napowietrzna niskiego napięcia;
- linia elektroenergetyczna kablowa niskiego napięcia;
- linia teletechniczna kablowa;
- sieć kanalizacji sanitarnej;
- sieć kanalizacji deszczowej;

- sieć wodociągowa;
- sieć gazowa.

3. Projektowane zagospodarowanie terenu.

3.1 Elementy projektowane.

Przyjęte parametry techniczno - użytkowe:

- droga dwupasowa, dwukierunkowa;
- warstwa jezdni wykonana z mieszanki SMA8;
- kategoria drogi - powiatowa;
- klasa techniczna drogi - G (główna);
- kategoria ruchu KR-2
- prędkość miarodajna $V_m = V_0 + 10 \text{ km/h} = 40 + 10 = 50 \text{ km/h}$;
- szerokość jezdni 7,0m - 9,5m;
- obustronne krawężniki granitowe 15x30 i betonowe;
- skrzyżowanie z ulicami przyległymi;
- zjazdy publiczne i indywidualne;
- opaski prowadzące przy krawężniku z kostki brukowej ograniczonej obrzeżem;
- zatoka autobusowa;
- peron do wsiadania i wysiadania;
- przebudowa parkingu przy banku;
- wykonanie elementów stałej organizacji ruchu.

Łączna długość odcinka objętego przebudową wynosi:

- do mostu 0+329 - 0+495 - 166m;
- za mostem 0+580 - 0+845 - 265m.

Razem: 431mb.

Podstawowa szerokość jezdni wynosi 9,5m. Przy wjeździe i wyjeździe z mostu szerokość jezdni wynosi 7,0m. Za skrzyżowaniem z ul. Zawieprze do drogi woj.812 szerokość odcinka jezdni wynosi 11,0m.

Planowana do przebudowy ul. Mostowa przed i za mostem przebiega w obszarze pasa drogowego i zlokalizowana jest na działkach o nr. ewid. 978/3 oraz 984/3. Szerokość pasa drogowego jest wystarczająca do przeprowadzenia przebudowy ulicy.

Przebudowa ulicy nie powoduje żadnej zmiany sposobu zagospodarowania terenu i użytkowania obiektu budowlanego, a także nie zmienia jego formy architektonicznej.

3.2 Projektowane konstrukcje jezdni, chodników, zjazdów, parkingu.

a) konstrukcja nawierzchni jezdni w km 0+329 - 0+495 (od rynku do mostu):

- frezowanie istn. nawierzchni bitumicznej do wyznaczonego profilu śr gł. 8cm;
- skropienie emulsją szybkorozpadową C60 B3 ZM w ilości 0,5kg/m²;

- siatka do zbrojenia warstw nawierzchni asfaltowych wykonana z włókien szklanych (w kierunku podłużnym, charakteryzująca się wytrzymałością 120kN/m) i włókien węglowych (w kierunku poprzecznym, charakteryzująca się wytrzymałością 200kN/m);
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W 50/70 gr.7cm wg. WT-2:2010;
- skropienie emulsją szybkorozpadową C60 B3 ZM w ilości 0,3kg/m²;
- warstwa ścieralna z mieszanki SMA 8 50/70 gr.5cm dla KR-3 wg. WT:2-2010;

b) konstrukcja nawierzchni jezdni w km 0+580 - 0+845 (od mostu do ronda)

- frezowanie istniejącej nawierzchni bitumicznej śr. gł. 4cm;
- skropienie emulsją asfaltową szybkorozpadową C60B3ZM w ilości 0,5kg/m²;
- warstwa ścieralna z mieszanki SMA 8 50/70 dla KR-3 grubości 5cm;

Konstrukcja nawierzchni w km 0+710 - 0+730 strona lewa na szerokości **4,0m** w celu zwiększenia nośności w miejscu zatrzymań autobusów i busów (peronu):

- frezowanie istniejącej nawierzchni bitumicznej śr. gł. 7cm;
- skropienie emulsją asfaltową szybkorozpadową C60B3ZM w ilości 0,5kg/m²;
- siatka do zbrojenia warstw nawierzchni asfaltowych wykonana z włókien szklanych (w kierunku podłużnym, charakteryzująca się wytrzymałością 120kN/m) i włókien węglowych (w kierunku poprzecznym, charakteryzująca się wytrzymałością 200kN/m) tylko w km 0+710 - 0+730 w okolicach peronu;
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W 50/70 gr.3cm wg. WT-2:2010;
- skropienie emulsją asfaltową szybkorozpadową C60B3ZM w ilości 0,5kg/m²;
- warstwa ścieralna z mieszanki SMA 8 50/70 dla KR-3 grubości 5cm;

c) konstrukcja chodników w km 0+329 - 0+495:

- kostka brukowa z fazą gr.6cm typu Holland kolor szary;
- krawężniki **granitowe** 15x30x100 na ławie betonowej z oporem, beton C12 / 15 (B-15);
- obrzeża betonowe 30x8 na ławie betonowej z oporem, beton C12/15 (B-15);
- podsypka cementowo - piaskowa 1:4 gr.4cm;
- podbudowa zasadnicza z chudego betonu 9MPa wg. PN-S-96013:1997 gr.12cm;
- warstwa odsączająca z piasku zagęszczonego do $I_s=1,0$, gr.10cm.

d) konstrukcja chodników w km 0+580 - 0+845:

- kostka brukowa z fazą gr.6cm typu Holland kolor szary;
- krawężniki **betonowe** 15x30x100 na ławie betonowej z oporem, beton C12 / 15 (B-15);
- obrzeża betonowe 30x8 na ławie betonowej z oporem, beton C12/15 (B-15);
- podsypka cementowo - piaskowa 1:4 gr.4cm;
- podbudowa zasadnicza z chudego betonu 9MPa wg. PN-S-96013:1997 gr.12cm;
- warstwa odsączająca z piasku zagęszczonego do $I_s=1,0$, gr.10cm.

e) konstrukcja parkingu w km 0+691 - 0+737,5 strona lewa:

- kostka brukowa betonowa typu Holland gr.8cm kolor szary;
- podsypka cem- piaskowa 1:4 gr. 4cm;
- podbudowa z kruszywa łamanego frakcji 0/31,5mm gr.10cm;

- podbudowa zasadnicza z chudego betonu 9MPa wg. PN-S-96013:1997 gr.15cm /beton z wytwórni/ gr.15cm;

f) **Zjazdy publiczne i indywidualne.**

Konstrukcja podbudowy jak dla parkingu natomiast nawierzchnia z kostki brukowej gr.8cm kolor grafitowy.

Wyjątek stanowi zjazd do Amfiteatru którego nawierzchnia będzie wykonana z jednej warstwy w technologii bitumicznej z mieszanki SMA8

3.3 Zestawienie powierzchni i parametrów zagospodarowania terenu.

Lp.	Nazwa pozycji - wyliczenie	Jm.	Ilość
1.	Długość przebudowywanej ulicy Mostowej	m	431
2.	Powierzchnia do frezowania; (1823+2836)	m2	4659
3.	Powierzchnia utwardzona SMA	m2	4394,36
4.	Powierzchnia utwardzona kostką brukową typu Holland, kolor szary gr.6cm.	m2	1468,07
	Kolor grafitowy gr.8cm (na zjazdach publicznych i indywidualnych)	m2	185,77
5.	Powierzchnia utwardzona płytami antypoślizgowymi z wypustkami 40x40x5 kolor szary, przed przejściem dla pieszych; 6,4x6=38,4	m2	38,4
6.	Łączna długość krawężników granitowych 15x30x100;	m	390
7.	Łączna długość krawężników betonowych 15x30x100	m	438,5
8.	Łączna długość obrzeży betonowych 30x8	m	563
9.	Bariery ochronne sprężyste SP-5	m	160
10.	Bariery łańcuchowe ozdobne U-12b	m	92
11.	Ilość drzew do wycinki Φ 10-25	szt.	11
12.	Regulacja studzienek telekomunikacyjnych	szt.	9
13.	Regulacja kratek ściekowych	szt.	6
14.	Regulacja studni rewizyjnych	szt.	12
15.	Regulacja zasuw wodnych	szt.	9
16.	Regulacja zaworów gazowych	szt.	2
17.	<u>PARKING PRZY BANKU NA DZIAŁKACH 778/2;775/2</u>		
	Łączna długość krawężników betonowych 15x30x100	m	71,5
18.	Powierzchnia utwardzona kostką brukową typu HOLLAND gr.8cm	m2	360,38
19.	Regulacja kratki ściekowej	szt.	1
20.	Regulacja zaworów gazowych	szt.	2
21.	Wymiana znaków drogowych	szt.	49

Podstawowe informacje dotyczące projektowanego stanu zagospodarowania terenu przedstawiono graficznie na rys.nr.2 w skali 1:500.

4. Informacje o wpisie do rejestru zabytków.

Projektowana inwestycja znajduje się w obszarze objętym ochroną konserwatorską układu urbanistycznego miasta Krasnegostawu, wpisanego do rejestru zabytków województwa lubelskiego pod nr. A/628 decyzją Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków z dnia 18 sierpnia 1972r.

5. Wpływ eksploatacji górniczej.

Projektowana inwestycja nie znajduje się w granicach terenu górniczego i nie podlega wpływom eksploatacji górniczej.

6. Wpływ obiektu na środowisko naturalne.

Inwestycja nie stwarza zagrożenia dla środowiska naturalnego oraz nie wpływa na higienę i zdrowie użytkowników.

Dla realizacji inwestycji zachodzi konieczność wycinki drzew $\Phi 10-25$ w ilości 11szt. z gatunku jesion dla uzyskania pola widoczności na skrzyżowaniu.

Na podstawie Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U.Nr.213/2010 poz.1397) stwierdza się, że przedmiotowa inwestycja nie będzie oddziaływać negatywnie na środowisko.

Opracował: