

DANE EWIDENCYJNE i LOKALIZACJA

Inwestor:
Gmina Stalowa Wola
ul. Wolności 7,
37-450 Stalowa Wola.

Lokalizacja robót drogowych:
Jednostka ewidencyjna:
181801_1 Stalowa Wola obręb nr 00033-Centrum,
Wykaz działek ewidencyjnych:
Pas drogowy ul. Kwiatkowskiego
- dz nr ew. 331/14, 26/4
Pas drogowy ul. Ofiar Katynia
- dz nr ew. 328/4
Pas drogowy ul. Bojanowska
- dz nr ew. 329
tereny przyległe:
- dz nr ew. 331/8, 331/11, 331/12, 331/13, 331/20
- dz nr ew. 330
- dz nr ew. 86, 1/7 – sieci: wodociąg, elektr, kd
331/8, 331/11, 331/12, 331/13, 331/14, 331/20,
86, 1/7, 26/4, 328/5

Projekt zagospodarowania część opisowa

Przedmiot inwestycji:

Przebudowa odcinka ul. Kwiatkowskiego i odcinka ul. Bojanowskiej. Poprawa dostępności terenów przemysłowych Huty Stalowa Wola do regionalnego układu komunikacyjnego

Istniejący stan zagospodarowania działki lub terenu:

Stan istniejący:

•

Ulica Bojanowska obecnie stanowi drogę klasy L prowadzoną w przekroju drogowym, a główną funkcją jest obsługa terenów przyległych (dojazd do terenów HSW) oraz prowadzenie ruchu w kierunku Stalowa Wola, Tarnobrzeg, Nowa Dęba. Projektowane zmiany w układzie komunikacyjnym miasta związane z dalszą realizacją Trasy Podkarpowej oraz projektowaną budową wiaduktu kolejowego łączącego ul. Chopina i Okulickiego z ul. Przemysłową, spowodują przeniesienie znacznej części ruchu tranzytowego i docelowego w kierunku Huty Stalowa Wola z ul. Komisji Edukacji Narodowej na ciąg ul. Przemysłowej.

Ulica Przemysłowa, wraz z ulicami: Chopina, Okulickiego i wiaduktem łączącym ulicę Okulickiego z ul. Przemysłową stanowić będą połączenie Trasy Podkarpowej z terenami przemysłowymi oraz wylotami z miasta w kierunku Tarnobrzega (ul.KEN) i Nowej Dęby (ul. Bojanowska), oraz dojazdu poprzez ul. Kwiatkowskiego do terenów HSW

ul. Bojanowska w stanie obecnym prowadzi ruch w ciągu od Skrzyżowania z ul. KEN w stronę Bojanowa do drogi wojewódzkiej nr 872 w kierunku Rzeszowa i Nowej Dęby. Przekrój drogowy jezdni asfaltowa 6-7m, Przekrój istniejący jednojezdniowy szerokość jezdni asfaltowej 6-8m. Ciąg pieszy na odcinku od skrzyżowania z ul. KEN do Skrzyżowania z ul. Ofiar Katynia. Droga obsługuje tereny przemysłowe łączy drogę wojewódzką 871 z drogą 872, oraz prowadzi ruch w stronę terenów HSW.

ul. Kwiatkowskiego w stanie obecnym prowadzi ruch w ciągu drogi od drogi od ul. Bojanowskiej do Skrzyżowania z ul. Kwiatkowskiego przy składzie celnym. Przekrój istniejący drogowy jednojezdniowy szerokość jezdni asfaltowej 6-7m. Droga prowadzi ruch

od strony ul. Bojanowskiej i KEN w kierunku terenów HSW

- **Adaptacje i rozbiórki w zakresie niezbędnym do uzupełnienia części rysunkowej projektu zagospodarowania działki lub terenu.**

Planowana jest zmiana geometrii, poszerzenia drogi, wprowadzenie dwóch pasów ruchu na odcinku ul. Bojanowskiej. Przebudowa skrzyżowania ul. Bojanowskiej z ul. Kwiatkowskiego oraz przebudowa ul. Kwiatkowskiego polegająca na poszerzeniu i wzmocnieniu. Z uwagi na zużycie i niezgodność z obecnie obowiązującymi warunkami technicznymi zaplanowano wykonanie nowych warstw nawierzchni w nowej geometrii i szerokości dostosowanej do warunków technicznych oraz wzmocnienie istniejących warstw nawierzchni.

Projektowane zagospodarowanie działki lub terenu:

Urządzenia budowlane związane z obiektami budowlanymi

- w pasie drogowym drogi gminnej i powiatowej oraz terenach sąsiednich zaprojektowano wykonanie zjazdów w miejscach istniejących zjazdów i korekty wlotów krzyżujących wg. [planu zagospodarowania](#)

Układ komunikacyjny

- Całość opracowania służy celom komunikacyjnym, funkcjonowanie przebudowanego odcinka drogi gminnej, określone zostało w projekcie stałej organizacji ruchu, stanowiącym przedmiot oddzielnego opracowania.

ul. Bojanowska od skrzyżowania z ul. KEN i Ofiar Katynia do skrzyżowania z ul. Kwiatkowskiego

ul. Bojanowska zaprojektowano przekrój dwujezdniowy, dwupasowy z wyspą dzielącą. Przebieg od skrzyżowania z ul. KEN i ul. Ofiar Katynia do skrzyżowania z ul. Kwiatkowskiego. Zaprojektowano włączenia ul. Ofiar Katynia z obsługa prawoskrętów z ul. Bojanowskiej oraz wszystkich relacji z Ofiar Katynia. Skrzyżowanie z ul. Kwiatkowskiego zaprojektowano jako skrzyżowanie typu „rondo - turbina” prowadzące dwa pasy ruchu relacji KEN-Kwiatkowskiego. Wloty zjazdów publicznych bez istotnych zmian. Wloty dróg dochodzących przebudowane w nowej geometrii. Dalszy ciąg ul. Bojanowskiej w kierunku na Bojanów bez zmian, dostosowany do planowanej przebudowy odcinka ul. Bojanowskiej w dalszym przebiegu.

ul. Bojanowska km 1+724,23 do 2+190,28

– przekrój dwujezdniowy 2x7,0m z wyspą dzielącą

Włączenia ulic Ofiar Katynia i Kwiatkowskiego

Przekrój jezdni uliczny pełne odprowadzenie wód deszczowych do projektowanej i przebudowywanej kanalizacji deszczowej

ul. Kwiatkowskiego od projektowanego skrzyżowania typu turbina z ul. Bojanowską do skrzyżowania z ul. Kwiatkowskiego projektowane rondo przy składzie celnym

Skrzyżowanie ul. Bojanowskiej i Kwiatkowskiego zrealizowano poprzez skrzyżowanie typu rondo-turbina j.w, dalszy przebieg ul. Kwiatkowskiego jednojezdniowy od skrzyżowania z ul. Bojanowską do projektowanego ronda przy Składzie Celnym.

ul. Kwiatkowskiego km 0+000 do 1+142,19

– przekrój jednojezdniowy 2x3,5m

– pełnonośne pobocza obustronne 2x 1,5m

ul. Bojanowska włączenie do ronda-turbiny

ul. Kwiatkowskiego (przy składzie celnym) włączenie poza strefą projektowanego wg odrębnego opracowania ronda

Sieci uzbrojenia terenu z przeciwpożarowym zaopatrzeniem wodnym

- Na terenie inwestycji występują sieci miejskie. Nie projektuje się nowych ujęć przeciwpożarowego zaopatrzenia wodnego.

Ukształtowanie terenu i zieleni w zakresie niezbędnym do uzupełnienia części rysunkowej projektu zagospodarowania działki lub terenu

projektowana przebudowa wykonana zostanie w nawiązaniu do niwelety istniejącej z nakładką wzmacniającą lub z całkowitą wymianą warstw nawierzchni, zaplanowano wykonanie kanalizacji deszczowej na całości opracowania.

Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania działki budowlanej lub terenu:

Zestawienie powierzchni:

-
- Nawierzchnia asfaltowa – 19922,12m²
- Nawierzchnia z kostki betonowej(wyseпки, opaski, zjazdy) – 970,89m²
- Pierścień granitowy ronda – 210 m².
- Zieleń – 2741,51m².

Informacja dotycząca ochrony zabytków:

- Teren, na którym jest projektowany obiekt budowlany, nie jest wpisany do rejestru zabytków oraz nie podlega ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego .

Dane określające wpływ eksploatacji górniczej na działkę lub teren zamierzenia budowlanego:

- Teren, zamierzenia budowlanego, nie znajduje się w granicach terenu górniczego;

Informację i dane o charakterze i cechach istniejących i przewidywanych zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanych obiektów budowlanych i ich otoczenia w zakresie zgodnym z przepisami odrębnymi:

- Użytkownikami przebudowanego odcinka drogi będą uczestnicy ruchu drogowego. Jednym z celów przebudowy drogi jest konieczność poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wykonanie przebudowy, poprawi warunki ruchu dla pojazdów. Poprawa stanu nawierzchni i parametrów geometrycznych i eliminacja możliwości bezpośredniego parkowania na jezdni oraz przebudowa skrzyżowania na rondo zwiększy bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego wiąże się ze zmniejszeniem zagrożenia dla zdrowia i życia użytkowników. Przebudowa drogi nie spowoduje zmiany emisji zanieczyszczeń gazowych. Funkcjonowanie drogi nie wiąże się z wytwarzaniem odpadów. Zanieczyszczenia nawierzchni, w tym związane z zimowym utrzymaniem, usuwane będą tak jak dotychczas, przez wyspecjalizowane przedsiębiorstwo komunalne

Inne konieczne dane wynikające ze specyfiki, charakteru i stopnia skomplikowania obiektu budowlanego lub robót budowlanych:

- Projektowane rozwiązanie obejmuje przebudowę dróg gminnych i powiatowych ul. Bojanowskiej, Kwiatkowskiego, oraz wlotów ul. Ofiar Katynia w Stalowej Woli. Zaprojektowano jezdnie o szerokości pasa ruchu 3,5m i tak ul. Kwiatkowskiego jednojezdniowa 2x 3,5m oraz 2x 3,5m +2x 1,5m. Ul. Bojanowska dwujezdniowa 2x 7m z podziałem na pasy ruchu 3,5m. Połączenia w/w ulic zrealizowano jako rozległe skrzyżowanie typu rondo turbina
- Podstawowe parametry techniczne ul. Orzeszkowej po przebudowie:**

- Podstawowe parametry techniczne:
 - Drogi gminne, powiatowe – ulice miejskie dojazdowe i tranzytowe
 - Klasa techniczna – G.
 - Nośność – 115 kN/oś.
 - Szerokość jezdni – przekrój jednojezdniowy 2x3,5 m oraz dwujezdniowy 2x7m
 - Kategoria ruchu – KR4.
- Prędkość projektowa: na terenie zabudowy – 50 km/h.

Rozwiązania konstrukcyjno materiałowe podstawowych elementów konstrukcji obiektu

8.2

Konstrukcję jezdni zaprojektowano uwzględniając wymagania :

- normowe m.in. PN-S-96025 Drogi samochodowe i lotniskowe Nawierzchnie asfaltowe
 - Specyfikacji technicznych OST Drogowych robót inwestycyjnych i utrzymaniowych - „Katalogu typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych”
- UWAGA. Na wszystkie roboty projektowanego zadania zostały opracowane Szczegółowe Specyfikacje Techniczne SST będące wraz z przedmiarem robót integralną częścią projektu wykonawczego.

8.2.1 konstrukcja jezdni na drogach i poszerzeniach:

rozbiórka całkowita nawierzchni i korytowanie.

- warstwa ścieralna BA 0/12,8 gr. 4cm,
- warstwa wiążąca BA 0/20 gr.8cm,
- podbudowa zasadnicza warstwa wiążąca BA 0/25 gr.10cm,
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 20cm
- podbudowa z gruntu stabilizowanego cementem grubość po zagęszczeniu 18cm

8.2.2 konstrukcja wzmocnienia:

- warstwa ścieralna BA 0/12,8 gr. 4cm,
- warstwa wiążąca BA 0/20 gr.8cm,
- podbudowa w-wa profilująca zasadnicza warstwa wiążąca BA 0/25 gr.średnio10cm, frezowanie średnio 3cm

8.2.1 konstrukcja jezdni na zjazdach:

rozbiórka całkowita nawierzchni i korytowanie.

- warstwa ścieralna z kostki betonowej gr. 8,0cm,
- podsypka piaskowo-cementowa gr. 3,0 cm,
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 20cm
- podbudowa z gruntu stabilizowanego cementem grubość po zagęszczeniu 18cm

8.2.3 nawierzchnia pierścienia ronda:

rozbiórka całkowita nawierzchni i korytowanie.

- warstwa ścieralna z kostki granitowej gr. 14,0cm,
- podsypka piaskowo-cementowa gr. 3,0 cm,
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr.20cm,
- podbudowa z gruntu stabilizowanego cementem grubość po zagęszczeniu 18cm

8.2.4 Krawężniki drogowe:

- Krawężniki betonowe/granitowe 20x30 cm na ławie betonowej B-20 z oporem (stojące i leżące)

8.2.5 Obrzeża chodnikowe:

Obrzeża betonowe 8x30 cm na podsypce piaskowo – cementowej.

8.3 Kategoria geotechniczna obiektu budowlanego

grunty sypkie trudnozagęszczalne piaski drobne Pd z uwagi na planowane prace wykonania kanalizacji deszczowej wymagające doprowadzenie po zakończeniu prac do kategorii G1 poprzez podbudowę z gruntu stabilizowanego cementem pod warstwami konstrukcyjnymi jezdni

Opracował :

Projektant:

mgr inż. Marek Froń

upr. bud. K-192/02

Sprawdzający:

mgr inż. Andrzej Głąb

upr. bud. 124/Tbg/86, 34/Tbg/97