

## DOKUMENTACJA TECHNICZNA

**Temat:** Przebudowa drogi gminnej Nr 113710R  
„Skołyszyn – Lisów” na terenie miejscowości  
Lisów, gm. Skołyszyn

**Usytuowanie:** Pas drogi gminnej Nr 113710R  
„Skołyszyn – Lisów” na terenie  
miejscowości Lisów, gm. Skołyszyn, w  
km 1+095 ÷ 1+994

**Inwestor:** Gmina Skołyszyn  
38-242 Skołyszyn 12

**Jednostka projektowa:** Usługi projektowe, kosztorysowanie,  
nadzory inwestorskie, Jan Bugała ul.  
Floriańska 235, 38- 200 Jasło

### Projektant

Imię i nazwisko	Rodzaj opracowania	Specjalność	Nr uprawn.	Data	Podpis
mgr inż. Jan Bugała	Przebudowa drogi gminnej Nr 113710R „Skołyszyn – Lisów” na terenie miejscowości Lisów, gm. Skołyszyn	Konstrukcyjno – budowlana i inżynierska	ANB.V.73 42-51/93	Lipiec 2023 r.	

# **SPIS ZAWARTOŚCI DOKUMENTACJI TECHNICZNEJ**

## **Przebudowa drogi gminnej Nr 113710R „Skołyszyn – Lisów” na terenie miejscowości Lisów, gm. Skołyszyn**

### **1.1 Część opisowa**

- Strona tytułowa - str. 1
- Spis zawartości - str. 2
- Opis techniczny - str. 3 – 7

### **1.2 Część rysunkowa**

Rys.0 Orientacja

Rys.1. Projekt zagospodarowania terenu

Rys.2. Przekrój poprzeczny A-A w km 1+120

Rys.3. Przekrój poprzeczny B-B w km 1+180

Rys.4. Przekrój poprzeczny C-C w km 1+230

Rys.5. Przekrój poprzeczny D-D w km 1+310

Rys.6. Przekrój poprzeczny E-E w km 1+395

Rys.7. Przekrój poprzeczny F-F w km 1+485

Rys.8. Przekrój poprzeczny G-G w km 1+550

Rys.9. Przekrój poprzeczny H-H w km 1+650

Rys.10. Przekrój poprzeczny I-I w km 1+695

Rys.11. Przekrój poprzeczny J-J w km 1+810

Rys.12. Przekrój poprzeczny K-K w km 1+870

Rys.13. Przekrój poprzeczny L-L w km 1+940

Rys.14. Przekroje poprzeczne wykopów pod kanalizację

Rys.15. Detale projektowanych studzienek

Rys.16. Detale projektowanych nawierzchni

Rys.23. Detale zjazdów z drogi gminnej

### **Załącznik**

Opinia projektanta uzasadniająca trudne warunki terenowe uniemożliwiające dostosowanie parametrów przebudowywanej drogi do wymogów i przepisów techniczno – budowlanych, dotyczących dróg publicznych - dla drogi klasy L i kategorii obciążenia ruchem KR 2

## **Opis techniczny**

Przebudowa drogi gminnej Nr 113710R „Skołyszyn – Lisów” na terenie miejscowości Lisów, gm. Skołyszyn

### **1. Podstawa opracowania:**

- Umowa z Gminą Skołyszyn Nr 93/2023 zawarta w dniu 07.04.2023 r. na opracowanie dokumentacji technicznej dla w/w przedsięwzięcia inwestycyjnego
- uzgodnienia z Inwestorem dotyczące zakresu rzeczowo – ilościowego wymaganego opracowania projektowego
- oględziny i szczegółowe pomiary inwentaryzacyjne w terenie
- Mapa w skali 1 : 500
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno – budowlanych dotyczących dróg publicznych – dla drogi klasy L i kategorii obciążenia ruchem KR2
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U.2019.1186 ze zmianami)
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U.2019.1186 ze zmianami)
- Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz.U. z 2018 r. poz.2268 z późn. zm.)
- obowiązujące normy i literatura techniczna

### **2. Lokalizacja przedmiotowego obiektu.**

Projektowane przedsięwzięcie inwestycyjne dotyczy przebudowy drogi gminnej Nr 113710R „Skołyszyn – Lisów” na terenie miejscowości Lisów, gm. Skołyszyn. Wszystkie roboty inżynieryjno – drogowe projektowane są w pasie drogowym przedmiotowej drogi, w km 1+095 ÷ 1+994.

### **3. Opis projektowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego.**

Zakres projektowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego obejmuje przebudowę drogi gminnej Nr 113710R „Skołyszyn – Lisów” na terenie miejscowości Lisów, gm. Skołyszyn, wraz z budową lewostronnego chodnika dla pieszych, w km 1+095 ÷ 1+994. Istniejąca szerokość jezdni drogowej poprzez poszerzenie o 50 cm, na całej długości przebudowywanego odcinka drogi, ujednolicona zostanie do szerokości 4,50 m. Brak możliwości dostosowania przebudowy drogi do obowiązujących przepisów techniczno – budowlanych, określających standardową szerokość jezdni 5,50 m dla drogi klasy L, która w tym przypadku wynosić będzie 4,50 m, na całej długości zastosowane zostaną urządzenia uspokajające ruch, w

postaci zamontowanych do jezdni progów zwalniających, skutecznie zapobiegających przekraczanie dopuszczalnych prędkości przez poruszające się po niej pojazdy mechaniczne. Głębokość korytowania w miejscach wymaganych poszerzeń jezdni drogowej wynosi 60 cm, gdzie należy ułożyć następujące projektowane warstwy podbudowy: tj. warstwa odsączająca z piasku gr. 10 cm + dolna warstwa podbudowy z kamiennego kruszywa łamanego o gr. 27 cm + górna warstwa podbudowy z tłucznia klinowanego gr. 20 cm. Projektowana szerokość chodnika dla pieszych ze względu na występowanie trudnych warunków terenowych, bezpośrednio wpływających na zróżnicowane ukształtowanie pasa drogowego w obrębie odcinka przebudowywanej drogi gminnej wynosi  $1,30 \div 1,50$  m. Zgodnie z uzgodnieniami z Inwestorem projektowana przebudowa drogi podzielona została na dwa etapy, tj. etap I obejmujący odcinek usytuowany w km  $1+465 \div 1+994$  oraz etap II w km  $1+095 \div 1+465$ .

Budowa chodnika dla pieszych wymaga zabudowy lewostronnego, przydrożnego rowu odwadniającego. Istniejący rów zabudowany zostanie rurami kanalizacyjnymi PRAGMA PP SN 8 DN/ID 400 i 500 mm. Szczegóły zabudowy rowy pokazane zostały w części rysunkowej projektu. Wszystkie rury należy układać na zagęszczonym podłożu z piasku o gr. min. 10 cm i obsypać warstwą ochronną z piasku drobnego, a następnie grubego średnio i dobrze uziarnionego, zagęszczonego 85 – 95 %. Wysokość obsypki ponad górną krawędź rury powinna wynosić min. 30 cm. Rzeczywisty spadek podłużny poszczególnych odcinków projektowanego kolektora, liczony pomiędzy studzienkami rewizyjnymi wyniesie średnio 2,6 %. Na całym jego przebiegu w zabudowanym lewostronnym rowie odwadniającym, wbudowane zostanie 17 szt. betonowych studni rewizyjnych o średnicy 1200 mm oraz 1 studnia o średnicy 1500 mm. Wszystkie studnie przykryte będą włazami żeliwnymi typu ciężkiego. Odległości pomiędzy usytuowaniem projektowanych studni rewizyjnych nie przekraczają 50 m. Do studni włączone będą przykanaliki z rur PVC o średnicy  $\varnothing$  200 mm, typu ciężkiego, odprowadzające wody opadowe z jezdni drogowej poprzez 18 szt. zamontowanych krawężnikowo - jezdnych wpustów ściekowych o powierzchni wlotowej  $7,2 \text{ dm}^2$ , kl. C 250 kN. Pozostała część wód opadowych spływających z powierzchni pasa drogowego odprowadzana będzie w dotychczasowy sposób, bez wprowadzania dodatkowych urządzeń związanych z ich zagospodarowaniem. Od strony wewnętrznej chodnik obramowany będzie betonowymi krawężnikami drogowymi, zaś od strony zewnętrznej betonowymi obrzeżami trawnikowymi  $100 \times 30 \times 8$  cm, ułożonymi na podsypce cementowo - piaskowej. Krawężniki  $100 \times 30 \times 15$  cm ustawione na ławie betonowej, wystawać będą 15 cm ponad przylegającą do nich bitumiczną nawierzchnię jezdni drogowej. Na wszystkich zjazdach oraz w obrębie skrzyżowań z innymi drogami gminnymi i wewnętrznymi,

krawężniki, obrzeża oraz cały chodnik zostanie obniżony w sposób płynny na długości 2,0 m (ukośny) do wysokości 4 cm ponad powierzchnię jezdni, co zapewni bezkolizyjne wjazdy na poszczególne posesje. Nawierzchnia projektowanego chodnika wykonana zostanie z betonowej kostki brukowej o gr. 8 cm, z poprzecznym spadkiem 2 % w kierunku jezdni. W pasie o szerokości 20 cm usytuowanym bezpośrednio przy krawężniku powierzchnię chodnika należy ułożyć z kostki w kolorze czerwonym, a pozostałą z szarej kostki brukowej. Podbudowę pod powierzchnię chodnika z kostki brukowej stanowić będą następujące warstwy, wykonane z kruszyw kamiennych: piasek – 5 cm, kamień łamany - 20 cm oraz warstwa górna jako bezpośrednia podsypka cementowo – piaskowa o gr. 5 cm pod projektowaną powierzchnię chodnika. Krawędzie tych elementów powinny wystawać 15 cm ponad przylegającą bitumiczną powierzchnię jezdni drogowej. Konieczność miejscowej przebudowy korpusu drogi wymaga wykonania niezbędnych jego umocnień poprzez wbudowanie żelbetowych prefabrykowanych elementów w postaci ścianek oporowych typu L o wymiarach 130 x 80 cm, głębokich asymetrycznych korytek ściekowych 59 x 29 cm oraz ażurowych płyt typu JOMB. Lokalizacja oraz szczegóły umocnień pokazana została w części rysunkowej projektu.

Wykonanie nawierzchni bitumicznej w pasie poszerzenia jezdni drogowej przyjęto w technologii dwuwarstwowej, tj. warstwa wiążąca o grubości 4 cm + warstwa ścieralna 5 cm po zagęszczeniu. Na istniejącej nawierzchni bitumicznej zaprojektowano jednowarstwową nakładkę (warstwę ścieralną) o grubości 5 cm po zagęszczeniu. Do ich ułożenia należy zastosować masę mineralno – asfaltową, grysowo – żwirową, KR 1-2. Nawierzchnia jezdni powinna zostać wyprofilowana z 2% spadkiem poprzecznym w kierunku elementów systemu odwadniającego, związanego z projektowanym chodnikiem dla pieszych. Z uwagi na występowanie trudnych warunków terenowych wynikających z ukształtowania pasa drogowego na długości przebudowywanego odcinka drogi, szerokość prawostronnego pobocza wynosić będzie 50 ÷ 75 cm. Pobocze należy odpowiednio wyprofilować i utwardzić mieszanką tłuczniową.

Na całej długości zabudowanego rowu, nasyp ziemny wzdłuż skrajnej krawędzi pasa drogowego, należy ukształtować w sposób zapewniający dotychczasowe odprowadzanie powierzchniowych wód opadowych.

Podstawowe parametry techniczne drogi po wykonanej przebudowie:

- klasa drogi                    - L
- kategoria ruchu            - KR 2
- dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej pojazdu na powierzchnię jezdni – 11,5 tony/oś pojazdu

Wszystkie roboty związane z przedmiotowym przedsięwzięciem inwestycyjnym projektowane są w obrębie istniejącego pasa drogowego, wydzielonego przez linie rozgraniczające drogę, nie spowodują pogorszenia stanu technicznego istniejących obiektów budowlanych, jak również nie prowadzą do powstania nowych, dotychczas nie istniejących utrudnień. Projektowany zakres rzeczowo – ilościowy robót inżynieryjno - drogowych nie pogorszy warunków techniczno - użytkowych występujących wzdłuż drogi zjazdów indywidualnych do przyległych nieruchomości, jak również istniejących skrzyżowań.

Wykonane przedsięwzięcie inwestycyjne zachowuje istniejącą organizację ruchu. Nie zmieni się również istniejący system zagospodarowania wód opadowych wpływających z pasa drogowego.

*Roboty związane z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia inwestycyjnego należy wykonać zgodnie ze sporządzoną dokumentacją techniczną obowiązującymi warunkami technicznymi i przepisami BHP. W obrębie wykonywanych robót inżynieryjno - drogowych, droga musi być obustronnie prawidłowo oznakowana i odpowiednio zabezpieczona.*

*Organizacja i zabezpieczenie robót winno spełniać wymogi określone w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 października 2000 r. w sprawie zarządzania ruchem na drogach (Dz.U. z 1999 r. Nr 90, poz. 1006)*

#### **4. Wpływ inwestycji na środowisko**

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczególnych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 z 2004 r. ze zm.), przedmiotowe przedsięwzięcie nie jest zaliczane do mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Na terenie, na którym położona jest w/w droga gminna nie występują przedmioty, które należy chronić z racji przynależności do dziedzictwa kulturowego, wpisane do rejestru zabytków, czy objęte ochroną z racji przynależności do dóbr kultury współczesnej.

#### **5. Ustalenie geotechnicznych warunków posadowienia obiektu**

Na podstawie Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25.04.2012 r w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz. U.

Nr 81, poz. 463) sklasyfikowano warunki gruntowe jako proste, a projektowany obiekt zalicza się do pierwszej kategorii geotechnicznej.

Opis wykonał: *mgr inż. Jan Bugała*