

**FP PROJEKT**

SPÓŁKA Z O.O.

ul. Piłsudskiego 24/29, 39-200 Dębica | tel.: 730 47 66 77 | www.fpprojekt.pl

Stadium:	PROJEKT WYKONAWCZY		
Nazwa obiektu budowlanego lub zamierzenia budowlanego:	„Budowa bezpiecznego przejścia dla pieszych na drodze gminnej publicznej o nr 113710R relacji Lisówek - Lisów wraz z budową chodnika w pasie drogowym w miejscowości Lisów”		
Adres obiektu budowlanego:	województwo podkarpackie powiat jasielski gmina Skołyszyn m. Lisów		
Kategoria obiektu budowlanego:	XXV		
Nr ewidencyjne działek, jednostka ewidencyjna, obręb:	464/2 jednostka ewidencyjna, obręb: 180509_2.0007 Lisów		
Inwestor:	Gmina Skołyszyn 38-242 Skołyszyn 12		
Nr projektu:	2236	Nr i data umowy:	193/2022 z dnia 2022-07-29
Rewizja:	1.0	Data opracowania:	08.2022
Jednostka projektowa:	FP PROJEKT spółka z o.o. ul. Piłsudskiego 24/29, 39-200 Dębica		
Funkcja	Imię i nazwisko, nr uprawnień	Podpis	Data
Opracowała:	mgr inż. Joanna Marzec		08.2022
Projektował (branża drogowa):	mgr inż. Tomasz Passoń PDK/0199/PWOD/14		08.2022



Zawartość opracowania

I. Część opisowa

1. Strona tytułowa
2. Karta zawartości opracowania
3. Opis techniczny

II. Część graficzna

- | | |
|----------------------------|-------------------------------|
| 1. Orientacja | skala 1:10 000 |
| 2. Plan sytuacyjny | skala 1:500 |
| 3. Przekroje konstrukcyjne | skala 1:50 |
| 4. Profil podłużny | skala 1:500/50 |
| 5. Przekroje poprzeczne | skala 1:100 |
| 6. Przekroje podłużne | skala 1:100 |
| 7. Szczegóły | skala 1:10, 1:20, 1:25, 1:100 |

OPIS TECHNICZNY

do projektu wykonawczego dla zadania p.n.:
„Budowa bezpiecznego przejścia dla pieszych
na drodze gminnej publicznej o nr 113710R relacji Lisówek - Lisów
wraz z budową chodnika w pasie drogowym w miejscowości Lisów”

1. Podstawa opracowania

Materiały wyjściowe:

- Umowa nr 193/2022 z dnia 2022-07-29 zawarta z Gminą Skołyszyn,
- Mapa zasadnicza w skali 1:500,
- Pomiary uzupełniające w terenie,
- Uzgodnienia z Inwestorem.

W projekcie uwzględniono wymogi wymienione w:

- Ustawie z dn. 07.07.1994 r. Prawo Budowlane,
- Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
- Rozporządzeniu Ministra infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2019 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
- Ustawie z dn. 21.03.1985 r. o drogach publicznych,
- Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych. Część 3: Projektowanie przejść dla pieszych WR-D-41-3,
- Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych. Część 4: Projektowanie oświetlenia przejść dla pieszych WR-D-41-4.

2. Temat opracowania

Przebudowa drogi gminnej publicznej w miejscowości Lisów od km 1+982.92 do km 2+071.85.

3. Stan istniejący

Przedmiotowy odcinek drogi gminnej przeznaczony do przebudowy przebiega przez miejscowość Lisów, w powiecie jasielskim, w województwie podkarpackim.

Droga na w/w odcinku posiada nawierzchnię asfaltową w złym stanie technicznym. Jezdnia posiada wyboje i nierówności co stwarza niebezpieczeństwo dla użytkowników, pobocza gruntowe są zarośnięte.

Droga ma charakter drogi dojazdowej do budynków mieszkalnych jednorodzinnych, terenów rolnych i leśnych. Obsługa terenu przyległego odbywa się istniejącymi zjazdami indywidualnymi oraz publicznymi. Na drodze występuje ruch pieszy – poboczami drogi (brak chodników), w bliskiej odległości od inwestycji znajduje się szkoła podstawowa. Istniejące rowy otwarte posiadają zmienną głębokość i szerokość dna, są porośnięte roślinnością, posiadają nieumocnione skarpy.

4. Cel i zakres opracowania

Celem opracowania jest poprawa warunków ruchu drogowego oraz komfortu i bezpieczeństwa użytkowników drogi.

W zakres opracowania wchodzi:

- przebudowa istniejącej nawierzchni jezdni polegająca na wyprofilowaniu jezdni - wykonanie nowej warstwy ścieralnej o średniej grubości 6 cm z AC11S – w celu przywrócenia odpowiedniej równości i parametrów przeciwpoślizgowych nawierzchni, a także wykonaniu lokalnego poszerzenia jezdni (szer. poszerzenia do 0,60 m);
- budowa chodnika o szerokości użytkowej 2 m;
- remont poboczy polegający na uzupełnieniu kruszywem łamanym;



- przebudowa przydrożnego rowu otwartego oraz przepustów na rów kryty po stronie lewej i prawej;
W związku z budową chodnika następuje likwidacja rowu otwartego na rzecz rowu krytego. Istniejące przepusty są w złym stanie technicznym, co powoduje zagrożenie dla użytkowników drogi. Obecny stan powodować może dodatkowe uszkodzenia przepustów, a w konsekwencji drogi publicznej wobec czego zachodzi konieczność remontu. Prace wykonane będą tylko w zakresie niezbędnym dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego i sprawności urządzenia w oparciu o zasady dobrej praktyki inżynierskiej. Przeprowadzone czynności nie będą wymagać przerwania bądź zmiany biegu przepływającej wody. Zastosowana metoda nie zakłóci ciągłości przepływu w czasie wykonywania prac, a w efekcie przyczyni się do poprawy drożności przepływu wody w korycie.
- remont istniejących zjazdów po stronie chodnika, w granicy pasa drogowego polegająca na dowiązaniu wysokościowym do przebudowywanej nawierzchni jezdni.
- budowa przejścia dla pieszych wraz z infrastrukturą towarzyszącą oraz urządzeniami bezpieczeństwa ruchu.

5. Stan projektowany

5.1 Parametry techniczne infrastruktury drogowej

- kategoria drogi: gminna publiczna
- przekrój: uliczny
- kategoria ruchu: KR2
- prędkość projektowa: $V_p=30$ km/h
- szerokość jezdni: 4,50 – 5,10 m
- szerokość poboczy: 0,75 m
- szerokość chodnika: 2,00 m (bez krawężnika i obrzeży)

5.2 Sytuacja

Układ komunikacyjny oraz geometria drogi pozostaje bez zmian. Przebudowa obejmuje odcinek drogi o długości 89,0 m.

5.3 Konstrukcja nawierzchni

Kategoria ruchu – KR2

Podłoże gruntowe – G4

Konstrukcja jezdni (nakładka):

- śr 6 cm – warstwa ścieralna z AC11S
- istniejąca konstrukcja jezdni

Konstrukcja jezdni (poszerzenie):

- śr 6 cm – warstwa ścieralna z AC11S
- 8 cm – warstwa wiążąca z AC16W
- 20 cm – podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3
- 22 cm – warstwa mrozochronna z gruntu niewysadzinowego o $CBR \geq 25\%$ i $k_{10} \geq 8$ m/dobę
- 24 cm – warstwa gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym o $R_m = 2,5$ MPa

Konstrukcja poboczy:

- 10 cm – kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie

Konstrukcja chodnika:

- 8 cm – warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej



- 3 cm – podsypka cementowo wapniowa 1:4
- 20 cm – podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3
- 10 cm – warstwa gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym o $R_m=2,5$ MPa

Konstrukcja zjazdów:

- 8 cm – warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej
- 3 cm – podsypka cementowo wapniowa 1:4
- 20 cm – podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3
- 22 cm – warstwa mrozochronna z gruntu niewysadzinowego o $CBR \geq 25\%$ i $k_{10} \geq 8$ m/dobę

5.4 Przekrój typowy

Przekrój drogi:

- szerokość jezdni: 4,50 – 5,10 m
- szerokość poboczy: 0,75 m
- spadek poprzeczny jezdni: 2% (jednostronny)
- spadek pobocza: zewnętrzne – zgodnie z pochyleniem jezdni
wewnętrzne – 4%

6. Geotechniczne warunki posadowienia

Dla przedmiotowej inwestycji ustala się pierwszą kategorię geotechniczną.

7. Sieci uzbrojenia terenu

W rejonie inwestycji znajdują się sieci uzbrojenia inżynierskiego:

- sieć kanalizacyjna,
- sieć wodociągowa,
- sieć elektroenergetyczna,
- sieć gazowa,
- sieć telekomunikacyjna,

które nie kolidują z projektowanym zakresem robót.

8. Odwodnienie

Należy wykonać lokalną przebudowę rowu przydrożnego otwartego na rów kryty po stronie prawej oraz lewej (w miejscu chodnika) wraz z przebudową istniejących przepustów. Odwodnienie odbywać się będzie powierzchniowo. Spływ wód opadowych z drogi gminnej będzie odbywał się jak dotychczas tj. do istniejących rowów (prawostronnego i lewostronnego), natomiast w miejscu budowanego chodnika wody opadowe będą kierowane do studzienki ściekowej, a następnie do projektowanego rowu krytego.

Zaprojektowano rów kryty z rur PP SN8 \varnothing 500 mm, posadowiony na ławie żwirowej o grubości 25 cm. Ze względu na znaczą długość rowu krytego zaprojektowano studnie kanalizacyjne (rewizyjne) o \varnothing 1500 mm. Studzienkę ściekową zaprojektowano jako betonową o średnicy \varnothing 500 mm z wpustem ulicznym oraz z osadnikiem głębokości 0,80 m. Wpusty należy łączyć z projektowaną studnią rewizyjną S1 (\varnothing 1500mm) za pomocą przykanalików z rur PCV \varnothing 200 mm, ze spadkiem 2,0 % w kierunku studni.

Wlot/wylot rowu umocniony zostanie poprzez obrukowanie kostką betonową na zaprawie cementowo piaskowej 1:2 i podbudowie z kruszywa.

9. Organizacja ruchu drogowego

9.1 Stała organizacja ruchu

Ze względu na budowę przejścia dla pieszych inwestycja wymaga zmiany w stałej organizacji ruchu. „Projektu stałej organizacji ruchu” stanowi odrębne opracowanie.

9.2 Organizacja ruchu na czas budowy

Na czas wykonywania robót, na odcinku objętym niniejszym projektem zostanie wprowadzone oznakowanie wg „Projektu czasowej organizacji ruchu”. Projekt czasowej organizacji ruchu opracuje Wykonawca Robót.

10. Ochrona interesów osób trzecich

Inwestycja w żadnym przypadku nie ogranicza dostępu do drogi publicznej ani możliwości korzystania z mediów. Inwestycja jest przystosowana do użytku przez osoby niepełnosprawne poprzez:

- zaprojektowanie nawierzchni zjazdów i chodnika w jednym poziomie, bez uskoków,
- wykonanie ramp krawężnikowych w obrębie przejścia dla pieszych (obniżenie krawężnika do wys. 1cm ponad poziom jezdni),
- wykonanie systemu fakturowych oznaczeń nawierzchni (FON) w obrębie przejścia dla pieszych.

11. Szkody górnicze

Teren zamierzenia budowlanego nie znajduje się w granicach terenu górniczego.

12. Rejestr zabytków

Teren, na którym zlokalizowana jest droga nie jest wpisany do rejestru zabytków.

Nie występują obiekty zabytkowe ani też stanowiska archeologiczne podlegające ochronie konserwatorskiej.

13. Wpływ obiektu na środowisko

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie należy do przedsięwzięć mogących znacząco lub potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, więc nie wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Inwestycja nie leży na obszarach Natura 2000. Nie będzie również powodowała uciążliwości dla terenów sąsiednich. Obszar oddziaływania obiektu, mieści się w całości na działce, na której została zaplanowana przebudowa drogi.

14. Informacja o obszarze oddziaływania obiektu

14.1 Przepisy prawa w oparciu o które dokonano określenia obszaru oddziaływania obiektu

- Ustawa z dn. 21.03.1985 r. o drogach publicznych,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

14.2 Zasięg obszaru oddziaływania obiektu

Obszar oddziaływania projektowanego obiektu, mieści się w całości na działce, na której został zaprojektowany tj. na działce ewidencyjnej: 464/2 zlokalizowanej w jednostce ewidencyjnej 180509_2 Skołyżyn w obrębie 0007 Lisów.