

Budowa chodnika w ciągu drogi powiatowej nr 1707R Wiązownica – Piwoda – Olchowa w m. Piwoda w km 1+883,00 do 2+457,00.

CZĘŚĆ OPISOWA do dokumentacji projektowej

1. Inwestor

Inwestorem zlecającym opracowanie jest Powiatowy Zarząd Dróg w Jarosławiu
ul. Jana Pawła II 17, 37-500 Jarosław

2. Podstawa opracowania

- Mapa zasadnicza z zasobów powiatowych
- umowa na wykonanie dokumentacji projektowej.
- inwentaryzacja obiektów budowlanych
- niezbędne pomiary sytuacyjno- wysokościowe.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022r w sprawie przepisów techniczno – budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U.2022 poz. 1518)

Wszystkie roboty objęte niniejszą dokumentacją powinny być prowadzone zgodnie z obowiązującymi przepisami technicznymi oraz prawnymi.

W miejscach zbliżeń do granicy działki roboty będą prowadzone tylko na działkach objętych wnioskiem, nie przewiduje się wejścia na tereny sąsiednie.

3. Stan istniejący odcinka drogi objętego inwestycją

3. 1 Istniejące zagospodarowanie pasa drogowego

Odcinek drogi, przy której projektuje się chodnik rozpoczyna się w km 1+883,00 (koniec istniejącego chodnika) i kończy się na wysokości posesji Piwoda 22 (początek istniejącego chodnika). Przedmiotowa droga biegnie w terenie pagórkowatym, w strefie zamieszkania zabudowy mieszkaniowej niskiej zagrodowej, w poziomie przyległego terenu, niweleta odwzorowuje przebieg i spadki podłużne terenu. Istniejąca droga wykonana jest z masy bitumicznej z obustronnymi poboczami i jednostronnym rowem otwartym umocnionym korytkiem betonowym. Istniejące natężenie ruchu samochodowego stanowi poważne zagrożenie bezpieczeństwa pieszych korzystających z poboczy. Budowa chodnika ma na celu segregację ruchu samochodowego i pieszego, a przez to poprawę warunków bezpieczeństwa ruchu na drodze.

3.2 Sieci uzbrojenia podziemnego i naziemnego.

Prowadzone roboty budowlane związane z budową chodnika nie będą powodowały zwiększenia odkrycia sieci uzbrojenia terenu niż to jest w stanie istniejącym. Podczas wykonywania robót ziemnych prace w pobliżu istniejących sieci należy wykonać ręcznie. Pod przedmiotowym odcinkiem drogi zlokalizowana jest: Sieć wodociągowa

Sieć gazowa
sieć telekomunikacyjna
sieć energetyczna
kanalizacja sanitarna

4. Opinia geotechniczna, warunki geologiczne

Zgodnie z &7 p. 1 c Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24.09.1998 r. w sprawie geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych projektowana budowa chodnika zalicza się do pierwszej kategorii geotechnicznej warunków posadowienia obiektów budowlanych.

Pierwsza kategoria geotechniczna jest ze względu na nieskomplikowaną konstrukcję projektowanej budowy oraz prostych warunków gruntowych panujących w tym rejonie. Grupę nośności podłoża określono na podstawie opinii geotechnicznej opracowanej przez uprawnionego geologa. Na terenie projektowanych robót występują gliny piaszczyste i piaski gliniaste. Na głębokości 1,5m stwierdzono występowanie wód gruntowych. Grunt zakwalifikowano do grupy gruntów mało wysadzinowych i przeciętnych warunków wodnych, nośności G4.

5. Założenia projektowe.

Głównym założeniem projektowym jest regulacja szerokości jezdni oraz budowa jednostronnego chodnika, zatoki autobusowej a także budowa rowu krytego. Wzdłuż drogi bezpośrednio przy krawężniku po prawej stronie projektuje się chodnik o szerokości 2,0m w świetle oddzielony od jezdni krawężnikiem betonowym gr. 15cm. Pas ruchu jezdni od strony projektowanego chodnika należy wyregulować do szerokości 3,0m. Ze względu na ograniczone warunki terenowe projektuje się przykrycie istniejącego rowu otwartego i budowę chodnika. W km 2+140,50 – 2+198,00 projektuje się zatokę autobusową o szerokości 3,0m.

W ciągu drogi po stronie projektowanego chodnika zaprojektowano przebudowę i budowę zjazdów zwykłych.

Zgodnie z ustaleniami do projektowania przyjęto następujące parametry techniczne:

- | | |
|--|---------------|
| • grupa nośności podłoża – przyjęto G4 | |
| • kategoria drogi: | publiczna |
| • klasa drogi: | L |
| • przekrój: | półluczny |
| • kategoria ruchu: | KR2 |
| • prędkość projektowa: | V=50 km/h |
| • ruch pojazdów: | dwukierunkowy |
| • szerokość pasa ruchu: | 3,00 m |
| • szerokość użytkowa chodnika: | 2,00 m |
| • szerokość zatoki autobusowej : | 3,00 m |

5.1. Rozwiązanie sytuacyjne

5.1.1 Jezdnia

Projektuje się regulację szerokości do 3m pas ruchu od strony projektowanego chodnika.

5.1.2 Zatoka autobusowa

W km 2+140,50 – 2+198,00 projektuje się wykonanie zatoki autobusowej o szerokości 3,0m. Zaprojektowano skos wjazdowy na zatokę 1:8, skos wyjazdowy z zatoki 1:4. Wyokrąglenie krawędzi łukiem o promieniu $R=30m$

5.1.2 Chodnik (droga dla pieszych)

Wzdłuż drogi projektuje się chodnik o szerokości 2,0m w świetle (z krawężnikiem i obrzeżem 2,23m) oddzielony od jezdni krawężnikiem betonowym gr. 15cm na ławie betonowej z oporem a z drugiej strony ograniczony obrzeżem betonowym gr.8cm na ławie betonowej z oporem. Projektowana szerokość chodnika pozwala na swobodne wyprzedzanie osób poruszających się wolno w związku z tym nie ma potrzeby projektowania poszerzeń chodnika. Długość budowanego chodnika to 584m.

5.2 Niweleta drogi i chodnika

Niweleta drogi nie ulegnie zmianie. Pochylenie podłużne chodnika dostosowano do pochylenia podłużnego drogi. Zgodnie z §31 ust. 1 Rozporządzenia w sprawie przepisów techniczno – budowlanych dotyczących dróg publicznych oraz WRD -41-2 Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych spadek chodnika dostosowano do spadku podłużnego drogi. Dodatkowo w km 2+118,00 – 2+186,00 km 2+265,90 – 2+272,10, km 2+389,50 – 2+479,20 zaprojektowano barierę U-12a z poprzeczką na długości chodnika od strony rowu otwartego. Ze względu na różnice wysokości pomiędzy chodnikiem a przyległym terenem oraz wąski pas drogowy w km 2+204,50 – 2+265,90 projektuje się rozbiórkę istniejącego ogrodzenia oraz wykonanie nowego ze słupków stalowych i siatki panelowej na fundamencie betonowym zbrojonym w linii obrzeża.

5.3.Przekrój normalny

Szczegóły dotyczące rozwiązania konstrukcji nawierzchni przedstawia rys. Przekrój normalny

Jezdnia (regulacja szerokości):

4 cm – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego (AC11S)

8 cm – warstwa wiążąca z betonu asfaltowego (AC16W)

8 cm – podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 ($E_2 \geq 100$ MPa) 0-31,5

15 cm – podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 ($E_2 \geq 100$ MPa) 0-63
30 cm – warstwa mrozochronna z gruntu stabilizowanego cementem $R_m > 2,5$ MPa

Chodnik:

6 cm – warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej
4 cm – podsypka grysowa frakcji do 8 cm
20 cm – podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 ($E_2 \geq 100$ MPa) 0-31,5
20 cm – warstwa mrozochronna z kruszywa naturalnego pospółki

Zatoka autobusowa:

19 cm – warstwa ścieralna z betonu cementowego C30/37
Warstwa poślizgowa: skropienie emulsją asfaltową w ilości 0,5 kg/m²
18 cm – warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym C3/4
30 cm – warstwa mrozochronna z kruszywa naturalnego pospółki o CBR 25%

6. Odwodnienie:

Na długości przebudowywanego odcinka projektuje się:

- przebudowę rowu polegającą na przykryciu rowu rurami PCV o średnicy 400 mm w km drogi 1+958,80 - 2+329,20 str. P
- budowa wpustu wraz z przykanalikiem i wylotem do umocnionym wylotem w km 2+464,90
- przedłużenie przepustu pod koroną drogi o średnicy Ø600
 - o 3 m w km 2+119,10 wraz z umocnieniem płytami ażurowymi typu MEBA gr. 8 cm
 - o 2 m w km 2+464,20

W zakresie inwestycji planowana jest:

Projektowany rów kryty składać się będzie z kanałów o średnicy ϕ 400 mm, studni rewizyjnych średnicy od ϕ 1000 do ϕ 1500 mm oraz studzienek ściekowych wpustowych ϕ 500, z osadnikami.

Projektowany układ rowu krytego będzie układem szczelnym.

Wszystkie elementy betonowe (studnie, wloty i murki czołowe) powinny być wykonane z betonu hydrotechnicznego klasy min. C35/45, o nasiąkliwości poniżej 5%, mrozoodporności F150 i wodoszczelności min. W8. Beton może posiadać dodatek cementu siarczanoodpornego, pozwalającego im pracować bez żadnych zabezpieczeń przy stopniu agresywności wód gruntowych i ścieków XA2 wg PN-EN 206-1 lub powinien być zabezpieczony przeciwkorozyjnie przez 2-krotne pomalowanie powierzchni zewnętrznych środkiem bitumicznym, np. „Bitizolem „R”.

Rurociągi układać w gotowym wykopie na warstwie podsypki piaskowej grubości 15 cm i zasypać piaskiem na całą głębokości powyżej wierzchu rury. Przestrzegać wymagań opisanych w Specyfikacji technicznej (STWiORB) i wytycznych opracowanych przez producentów rur. Sieć kanalizacji deszczowej należy układać na głębokości wg rysunku profil podłużny kanalizacji deszczowej – patrz projekt wykonawczy.

Wpusty deszczowe

Zaprojektowane studzienki ściekowe wykonać z elementów średnicy wewnętrznej Ø 500 mm, z osadnikiem o gł. min. 0,5 m, zgodnie z normą DIN 4052. Zaprojektowano studzienki przykrawężnikowe ze zwieńczeniami kratowymi żeliwnymi, klasy min. D 400 zgodnie z PN - EN 124:2000. Zastosować kraty posiadające system zabezpieczenia przed kradzieżą, na zawiasach.

Studnie rewizyjne

Zaprojektowano studnie betonowe. Wszystkie studnie powinny być wykonane szczelnie. Dennice monolityczne z wykonanymi przejściami szczelnymi pod projektowane średnice wlotów i wyprofilowanymi kinetami. Połączenia pomiędzy elementami studni powinny być wykonane za pomocą uszczelki. Wloty przykanalików i innych kanałów powyżej dennicy również wykonać za pomocą połączeń szczelnych. Ze względu na niewielką wysokość niektórych studni dopuszcza się wykonanie ich z pojedynczych elementów prefabrykowanych lub zastosowanie studni systemowych z tworzyw sztucznych. Włazy żeliwne studni umiejscowionej w jezdni powinny być klasy min. D 400, zgodnie z PN - EN 124:2000 i posiadać pierścienie odciążające. Właz studni umiejscowionej w zieleńcu powinien być klasy min. A15 a w chodniku lub ścieżce rowerowej klasy B 125, zgodnie z PN - EN 124:2000.

Rury

Zaprojektowano kanał z rur z tworzyw sztucznych PE, w systemie szczelnym, łączone na zintegrowane uszczelki, o średnicy ϕ 400. Kanał należy wykonać z rur przewidzianych do wykonywania kanalizacji deszczowej w budownictwie komunalnym i drogownictwie, odpornych na ścieranie, na działanie czynników biologicznych oraz agresywnych wód gruntowych, o sztywności obwodowej min. SN8.

Przykanaliki należy wykonać z rur z PVC-U (PCV), min. SN8, o średnicy ϕ 200.

Na przebudowę urządzeń wodnych uzyskano pozwolenie wodnoprawne.

Na wykonanie urządzeń wodnych oraz usługę wodną wprowadzenie wód opadowych i roztopowych do ziemi uzyskano pozwolenie wodnoprawne znak RP.ZUZ.4210.125.2025.PK z dnia 28 kwietnia 2025.

7. Sieci uzbrojenia

Urządzenia infrastruktury są znacznie zagłębione. Nie wyklucza się występowania urządzeń podziemnych które nie zostały zgłoszone przez wykonawców i zainwentaryzowane przez służby geodezyjne i drogowe. Projektowane sieci uzbrojenia podziemnego zostały uzgodnione na naradzie koordynacyjnej GKN-PODGIK.6630.46.2025 z dnia 15.04.2025.

Sieć elektroenergetyczna:

Zgodnie z zapisami protokołu z narady koordynacyjnej skrzyżowania i zbliżenia z istniejącymi urządzeniami elektroenergetycznymi wykonać zgodnie z normami PN/E 05100-1 i PN/E 05125. Istniejące kable krzyżujące drogę i chodnik odkopać i zabezpieczyć rurami osłonowymi dwudzielnymi typu PS. Całość robót wykonać zgodnie z warunkami PGED1208118KW24/2024.

Sieć gazowa:

Zakres przebudowy obejmuje:

- gazociąg 1-1.1 km 2+249,00
przebudowa istniejącego przyłącza gazowego średniego ciśnienia DN25 na gazociąg dn25PE-RC PE100 SDR11 L=10,0m z przejściem przez drogę w rurze osłonowej dn 63PE L=9,0m;
- gazociąg 2-3-A-a km 1+980,00 do 2+100,00
przebudowa istniejącego gazociągu średniego ciśnienia DN40 na gazociąg dn63PE-RC PE100 SDR11 L=123,0m. W punkcie A zespół upustowy DN50 MOP 5-20 z podwójnymi

upustami DN25. Przy skrzyżowaniu z kanalizacją rura osłonowa dn 110PE L=4,0m na gazociąg;

- gazociąg 3-3.1
przebudowa istniejącego gazociągu średniego ciśnienia DN50 na gazociąg dn90PE-RC PE100 SDR11 L=15,0m z przejściem przez drogę w rurze osłonowej dn 110PE L=10,0m;

W ramach projektu planuje się przebudowę dwóch odcinków sieci gazowych i jednego przyłącza gazowego średniego ciśnienia kolidujących z projektowanym chodnikiem.

Rodzaj paliwa gazowego: gaz ziemny wysokometanowy symbol E.

Maksymalne ciśnienie robocze (MOP) do 0,5MPa.

Sieć gazową średniego ciśnienia projektuje się z rur z polietylenowych PE 100 RC SDR 11 dn 63 i 25, zgodnie z normą PN-EN 1555-2.

Rury należy układać w wykopie wąskoprzestrzennym na głębokości 0,8 – 1,1m na podsypce i obsypce piaskowej.

Odległość pomiędzy powierzchnią zewnętrzną gazociągu i skrajnymi elementami uzbrojenia powinna wynosić nie mniej niż 40cm, a przy skrzyżowaniach lub zbliżeniach – nie mniej niż 20cm, jeżeli gazociąg układany jest w pierwszej klasie lokalizacji równolegle do podziemnego uzbrojenia. Przy przejściach przez drogę i skrzyżowaniach z kanalizacją projektuje się rury osłonowe. W punkcie „A” projektuje się zespół upustowy DN50 MOP 5-20 z podwójnymi upustami DN25.

Całość robót wykonać zgodnie z warunkami technicznymi

PSGJA.ZMSZ.763A.269.1165814.1.24 z dnia 04.10.2024

Przejścia przez drogę należy wykonać metodą podwiertu sterowanego.

Szczegółowe rozwiązania techniczne zostały zawarte w projekcie technicznym.

8. Zieleń

W związku z planowaną inwestycją zachodzi konieczność wycinki 9 drzew. Na wycinkę drzew inwestor uzyska stosowną zgodę. W granicach pasa drogowego poza chodnikiem teren należy wyplantować i posiać trawę.

9. Organizacja ruchu

Istniejąca organizacja ruchu ulegnie zmianie. Opracowano projekt zmiany stałej organizacji ruchu.

10. Nawiazanie sytuacyjno wysokościowe

Niweleta drogi nie ulegnie zmianie. Pochylenie podłużne chodnika dostosowano do pochylenia podłużnego drogi a także istniejących wjazdów.

11. Wnioski końcowe

Realizacja niniejszego zadania ma na celu poprawę komfortu jazdy i bezpieczeństwa mieszkańców użytkujących przedmiotową drogę i chodnik.

12. Wskazówki wykonawcze i formalno-prawne

12.1.Czynności geodezyjne.

Osie główne drogi przy jezdni należy wyznaczyć na podstawie punktów głównych trasy. Pozostałe obiekty należy wyznaczyć w stosunku do osi trasy oraz innych trwałych punktów oznaczonych na planie sytuacyjnym. Po wykonaniu całości robót należy wykonać inwentaryzację powykonawczą.

13. Wpływ inwestycji na środowisko.

13.1.Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie obejmuje wykonanie robót budowlanych związanych z przebudową istniejącej jezdni, chodników i odwodnienia.

13.2.Powierzchnia zajmowanego terenu, poprzednia forma użytkowania

Tereny w obrębie przedsięwzięcia nie są zaliczone do obszarów chronionych, w pobliżu nie występują obiekty wpisane do rejestru zabytków, projektowane roboty nie znajdują się w terenie oddziaływania szkód górniczych. Po przebudowie odcinka drogi wraz z elementami towarzyszącymi sposób użytkowania terenu nie ulegnie zmianie.

14. Informacja o obszarze oddziaływania obiektu budowlanego na tereny sąsiednie

- **teren wyznaczony**

teren na którym zlokalizowana jest inwestycja to istniejący pas drogowy powiatowej drogi publicznej.

- **Otoczenie obiektu budowlanego**

otoczeniem przedmiotowego obiektu budowlanego stanowią przyległe działki do pasa drogowego. Są to działki poddane analizie w zakresie możliwości oddziaływania przedmiotowego obiektu.

- **Ograniczenia**

Przedmiotowa inwestycja nie będzie stwarzała ograniczeń zabudowy do sąsiednich terenów, Przebudowa drogi w pasie drogowym nie będzie ograniczała sąsiednich terenów, nie będzie powodowała zmiany sposobu ich użytkowania.

Zagospodarowanie

zagospodarowanie przedmiotowej działki nie ulegnie zmianie.

Projektant: