



# PROJEKT WYKONAWCZY

**PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 1118R RELACJI  
PADEW NARODOWA – WOLA BARANOWSKA – ŚLĘZAKI  
W M. WOLA BARANOWSKA**

*działka o nr ewid. 3391/3; 3302/19; 3391/4; 3238/2 – Obręb ewid.  
182001\_5.0010 Wola Baranowska*

**ZAMAWIAJACY: GMINA BARANÓW SANDOMIERSKI**

**ul. Gen. L. Okulickiego 1  
39-450 Baranów Sandomierski**

**INWESTOR: ZARZĄD POWIATU TARNOBRZESKIEGO**

**39-400 TARNOBRZEG  
UL. 1 MAJA 4**

**JEDNOSTKA PROJEKTUJĄCA:**

**Inbest – biuro; Zbigniew Wydra  
39-400 Tarnobrzeg;  
ul. Jędrusiów 3**

Baranów Sandomierski, sierpień 2022



Projekt zawiera:

Oświadczenie projektanta

Uprawnienia

Zaświadczenie o przynależności do izby

Opis techniczny

Część rysunkową



# OŚWIADCZENIE

Projekt Budowlany na: „**PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 1118R RELACJI PADEW NARODOWA – WOLA BARANOWSKA – ŚLĘZAKI W M. WOLA BARANOWSKA**„ został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

1. Projektant - inż. Zbigniew Wydra



# ***OPIS TECHNICZNY***

## ***1. PODSTAWA OPRACOWANIA***

- Umowa z Zamawiającym – Gmina Baranów Sandomierski
- Mapa sył.-wys. w skali 1:500
- Wytyczne od Zamawiającego i Inwestora
- Wizja w terenie
  - „Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie” - (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 124 z późn. zm.).
  - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu i warunków ich umieszczenia na drogach (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 2311 z późn. zm.).
  - Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego z dnia 25 kwietnia 2012 r. (Dz.U. z 2012 r. poz. 462)
  - Ustawy, normy, warunki techniczne i normatywy związane z projektowaną inwestycją.

## ***2. OPIS TECHNICZNY***

### ***2.1 STAN ISTNIEJĄCY***

Przebudowywana droga 1118R jest drogą powiatową klasy L - lokalna.

Przebudowę objęty jest odcinek od skrzyżowania z ul. Polną w kierunku północno wschodnim o długości ok. 233 m, który posiada nawierzchnię asfaltową szerokości 5,5 m.

Jezdnia posiada nawierzchnię drogi w dobrym stanie technicznym. Brak ścieżki rowerowej stwarza zagrożenie dla użytkowników drogi.

Wzdłuż przebudowywanego odcinka drogi występuje zabudowa niska, zagrodowa, boisko sportowe i działki bez zabudowy.

W pasie drogowym występuje uzbrojenie terenu: teletechnika.



Odwodnienie drogi za pomocą pochyleń poprzecznych i podłużnych do istniejących obustronnych rowów otwarty po stronie lewej i kryty po stronie prawej połączonych istniejącym przepustem Ø40 cm w km roboczym 0+093 . Droga nie posiada kanalizacji deszczowej.

## **2.2 STAN PROJEKTOWANY**

Projekt dotyczy przebudowy drogi polegającej na naprawie istniejącej nawierzchni bitumicznej, w obrębie skrzyżowania ul. Polna; wykonaniu ścieżki rowerowej z dopuszczeniem ruchu pieszego, odsuniętej od krawędzi jezdni o szerokość ścieku z kostki i obrzeża wynoszącą 0,48m; wykonanie przejścia dla pieszych łączącego istniejący chodnik z projektowaną ścieżką rowerową dopuszczającą po swej powierzchni ruch pieszy. Elementów odwodnienia oraz pozostałych robót towarzyszących w celu uzyskania kompleksowego efektu związanego z poprawą bezpieczeństwa oraz komfortu na przedmiotowym odcinku drogi powiatowej.

Zaprojektowano ścieżkę rowerową dwukierunkową z dopuszczeniem ruchu pieszego szerokości 3,0 m. Niweleta ścieżki została wyniesiona o ok. 6 cm w stosunku do nawierzchni istniejącej jezdni.

Pod ścieżką rowerową zaprojektowano kanał technologiczny.

Wody opadowe do rowu krytego zostały wprowadzone projektowanymi wpustami ulicznymi z osadnikami do rowu krytego, który pełni jednocześnie funkcję drenażu francuskiego, a następnie rurą Ø40cm przeprowadzone do rowu na drugą stronę ulicy. Skarpę i dno rowu u wylotu umocnić betonowymi płytami na szerokości 2m.

Całość pokazano na planie sytuacyjnym rys. nr 2, oraz przekroju konstrukcyjnym rys. nr 3

## **3. KONSTRUKCJA**

*Jezdnia w obrębie skrzyżowania z ul. polną:*

- Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S - gr. 5 cm
- Frezowanie wyrównawcze – gr. do 3 cm

*Ścieżka rowerowa:*

- Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC8S - gr. 5 cm
- Podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie frakcji 0-63 mm – gr. 15 cm
- Warstwa stabilizacji gruntu cementem 1,5 MPa – gr. 10 cm



Pobocze (ściek z kostki):

- Kostka brukowa betonowa– gr. 8 cm
- Podsypka cementowo piaskowa – gr. 3 cm
- ława betonowa C12/15 – gr. 20 cm
- stabilizacja cementem z dowozem 1,5 Mpa – gr. 10 cm

zamknięcie ścieżki od strony ścieku – obrzeże 8\*30 na ławie betonowej z oporem

zamknięcie chodnika od jezdni – krawęż 15\*30 na ławie betonowej z oporem

za ścieżką do granicy pasa drogowego: obsypka gruntem rodzimym oraz w-wa gr.10cm wykonana humusem ziemnym min 2% części organicznych i wykonanie hydroobsiewu

Chodnik w obrębie przejścia dla pieszych

(wyniesiony nad jezdnię max 1 cm):

- Kostka brukowa betonowa– gr. 6 cm
- Podsypka cementowo piaskowa lub grys frakcji 2÷8 – gr. 4 cm
- Podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie frakcji 0-63 mm – gr. 15 cm
- Warstwa stabilizacji gruntu cementem 1,5 MPa – gr. 10 cm

### ***PARAMETRY TECHNICZNE***

szerokość ścieżki – 3,0 m

szerokość ścieku z obrzeżem – 0,48m

szerokość chodnika – 2,0 m

spadek poprzeczny jednostronny - 1÷2%

spadek podłużny – dopasowany do niwelety drogi

Działki 3391/3; 3302/19; na których usytuowana jest droga, stanowią pas drogowy i są własnością Powiatu Tarnobrzskiego. Działki 3238/2 oraz 3391/4 w obrębie skrzyżowania ulicy Polnej z DP 1118R stanowi własność Gminy Baranów Sandomierski. Przebudowę skrzyżowania uzgodniono z Gminą Baranów Sand., a na wejście z robotami na w/w działki Powiat zawarł z Gminą umowę użyczenia pasa drogowego na czas robót i uzyskał prawo dysponowania tym terenem na czas robót.



## **4. KOLIZJE Z URZĄDZENIAMI OBCYMI**

Kolidujące przejście porzecznego gazociągu, zabezpieczyć rurą osłonowymi dwudzielną Ø110mm.

W przypadku uszkodzenia jakiegokolwiek urządzenia uzbrojenia podziemnego należy niezwłocznie zgłosić właścicielowi urządzenia i dokonać naprawy pod jego nadzorem.

## **5. KANAŁ TECHNOLOGICZNY**

Wzdłuż przebudowywanej drogi zgodnie z obowiązującymi przepisami zaprojektowano kanał technologiczny. Projektowany kanał technologiczny należy układać jako profil KTU. Profil KTU zaprojektowano z jednej rury osłonowej (RO) HDPE 110/6,3 mm oraz trzech rur światłowodowych (RS) HDPE 40/3,7 mm optotelekomunikacyjnych z wyróżnikami barwnymi (czerwony, zielony, pomarańczowy) oraz prefabrykowanej wiązki mikrorur (WMR) 7x12/8 mm. Rury RO dla ciągów KTU należy układać nad modułami z rur RS i WMR. Pomiędzy modułami ciągów kanałów technologicznych powinien być zachowany odstęp 50 mm. Dopuszcza się stosowanie wkładek dystansowych do układania dwóch lub więcej modułów rur.

W celu prawidłowego ułożenia rur w gruncie należy zapewnić minimalne otulenie rur obsypką piaskową min. 10 cm z każdej strony. Rury światłowodowe RS wraz z prefabrykowaną wiązką WMR należy układać w ścisłe wiązki związane opaskami samozaciskowymi w odstępach max co 2 m. Rury rurociągu opto łączyć wyłącznie w studniach kablowych złączkami skręcanymi. Rury należy posadzić na głębokości min 0,5 m licząc od górnej warstwy rury osłonowej RO f110 mm do poziomu gruntu. Zasypać ziemią bez kamieni których średnica przekracza 5 cm. W połowie głębokości przykrycia ziemią ułożyć taśmę ostrzegawczą koloru pomarańczowego o szerokości  $200 \pm 10$  mm i grubości min 3 mm z perforowanymi otworami o średnicy 10 mm z trwałym napisem: „UWAGA! Kanał technologiczny. Rury należy układać ze spadkiem min. 0,1% z kielichami (w przypadku rur z kielichem) wskazującymi kierunek przeciwny do spadku i kierunku zaciągania kabli. Bezpośrednio przed montażem, należy chronić rury przed nadmiernym nagrzaniem a w trakcie składowania przed nasłonecznieniem. Po zmontowaniu odcinków kanalizacji przeprowadzić próby szczelności oraz kalibrację, a po ich zakończeniu zabezpieczyć końce wszystkich rur przed przenikaniem kurzu i wilgoci zaślepkami.



Na ciągu kanalizacji nabudować studnie kablowe typu SK1 wyposażone w zabezpieczenia antywłamaniowe. Zwieńczenia studni kablowych składających się z ramy żeliwnej osadzonej w betonowym wieńcu, pokrywy studni kablowych z żeliwnym wywietrznikiem i okuciami wypełnione zbrojonym betonem, kołnierze studni i pokryw oraz okucia zabezpieczone antykorozyjnie a konstrukcja studni zabezpieczona przeciwwilgociowo. Studnie trwale oznaczyć tabliczką metalową grawerowaną z danymi Właściciela mocowaną do pokrywy studni kablowych.

## **6. WPLYW INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO**

Inwestycja nie leży wewnątrz obszaru Natura 2000.

Działania podejmowane w ramach przedsięwzięcia polegające na przebudowie drogi powiatowej nie zaliczają się do inwestycji, wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jedn. Dz.U. 2016 poz. 71.), tj. „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”, ponieważ zgodnie z art. 2 pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jedn. Dz.U. 2017 poz. 1260.) „za drogę twardą uznaje się drogę z jezdnią o nawierzchni bitumicznej, betonowej, kostkowej, klinkierowej lub brukowej oraz z płyt betonowych lub kamienno-betonowych, jeżeli długość nawierzchni przekracza 20 m, inne drogi są drogami gruntowymi”.

Ze względu na fakt, że przedsięwzięcie nie kwalifikuje się do grupy inwestycji potencjalnie oddziałujących na obszary chronione nie zachodzi konieczność przeprowadzenia procedury uzyskania decyzji środowiskowej.

Inwestycja wykonana zgodnie z normami budowlanymi i zasadami wiedzy technicznej, nie będzie oddziaływać negatywnie na środowisko naturalne i nie wpłynie negatywnie na jego stan. Planowana technologia wykonania powinna do minimum ograniczyć negatywne oddziaływanie na środowisko.





## **7. DANE INFORMUJĄCE O WPISIE DO REJESTRU ZABYTEKÓW**

Przebudowa drogi powiatowej w miejscowości Wola Baranowska jest przedsięwzięciem niepodlegającym konieczności uzyskania opinii Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Droga powiatowa ani żaden jej element architektoniczny leżący w pasie drogowym przedmiotowej drogi nie jest wpisany do państwowego i gminnego rejestru zabytków. Przedmiotowe przedsięwzięcie nie znajduje się w strefie ochrony konserwatorskiej. Jednakże, zgodnie z art. 32 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. Nr 162, poz. 1568 z późn. zm.) odkryte w trakcie prac ziemnych przedmioty zabytkowe podlegają ochronie prawnej. Inwestor zobowiązany jest do wstrzymania robót ziemnych i powiadomienia Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków

## **8. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI:**

- Powierzchnia jezdni ok. 134 m<sup>2</sup>
- powierzchnia ścieżki rowerowej ok. 701 m<sup>2</sup>
- ściek z kostki 117 m<sup>2</sup>
- chodnik i bezpiecznik dojście do furtki 35 m<sup>2</sup>

.....

Tarnobrzeg, sierpień 2022 r.

## **9. CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

1. Plan orientacyjny
2. Plan sytuacyjny
3. Przekroje konstrukcyjne

