

Inwestor:
POWIAT LEŻAJSKI reprezentowany przez
Zarząd Powiatu Leżajskiego
ul. Kopernika 8, 37-300 Leżajsk

MATERIAŁY ZGŁOSZENIOWE

dla zadania pn.:

**Przebudowa odcinka drogi powiatowej_nr 1256R Sieniawa
(gr. pow.) Piskorowice – Leżajsk w km 6+663 -7+638**

Sporządził:
Zsigmonda Anna

OPIS ROBÓT BUDOWLANYCH

Przedsięwzięcie budowlane:

„Przebudowa odcinka drogi powiatowej nr 1256R Sieniawa (gr. pow.)

Piskorowice – Leżajsk w km 6+663 -7+638

na działce o nr ewidencyjnym gruntu 1222 w miejscowości Piskorowice

OBIEKT: DROGA POWIATOWA KLASY L, DŁ 0,975 KM

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania.

Podstawą opracowania jest:

- [1] Ustawa Prawo Budowlane z dnia 7 lipca 1994 r. (tj. Dz. U. z 2013r., poz. 1409) wraz z przepisami wykonawczymi,
- [2] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430) z późn. zmianami.
- [3.] Ustawa o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r. z (tj. Dz. U. z 2007 Nr 19 poz.115 z późn. zm.)

2. Charakterystyka obiektu budowlanego.

2.1. Rodzaj obiektu budowlanego.

Planowaną przebudową objęty jest odcinek drogi powiatowej nr 1256R Sieniawa (gr. pow.) Piskorowice – Leżajsk w km 6+663 -7+638 w miejscowości Piskorowice, w Gminie Leżajsk, na terenie powiatu leżajskiego. Planowany do przebudowy odcinek drogi jest drogą jednojezdniową, dwupasową, dwukierunkową.

2.2. Lokalizacja obiektu budowlanego.

Przedmiotowy odcinek drogi przebiega w miejscowości Piskorowice. Obiekt jest drogą publiczną powiatową klasy „L” o przekroju szlakuowym po przebudowie będzie składał się z jezdni o nawierzchni bitumicznej o szerokości 5,5 m, oraz obustronnych poboczy gruntowych umocnionych kruszywem łamanym o szerokości 0,75 - 1,00 m i przydrożnych rowów.

2.4. Stan istniejący.

2.4.1. Ukształtowanie w planie sytuacyjnym

Trasa przebudowywanego odcinka drogi przebiega w terenie niezabudowanym w Piskorowicach. Posiada dwupasową jezdnię bitumiczną o szerokości 5,0 – 5,30 m oraz pobocza ziemne o szerokości około 1,0 m. Jezdnia utwardzona bitumiczna w bardzo złym stanie technicznym z licznymi wybojami, spękaniami, nierównościami zarówno w profilu podłużnym, jak i poprzecznym. Według oceny stanu istniejącego –

ilości spękań poprzecznych, podłużnych i siatkowych oraz ilości wybojów, należy stwierdzić, że istniejąca konstrukcja nie ma wymaganej nośności. Dlatego też głównym zabiegiem przebudowy będzie wzmocnienie istniejącej konstrukcji nawierzchni z zachowaniem jej przebiegu w planie sytuacyjnym. Ponadto zaplanowano poprawę sytemu odwodnienia poprzez odmulenie rowów i remont przepustów na drogi boczne i pod zjazdami. Odwodnienie drogi odbywa się za pomocą rowów przydrożnych otwartych. Oś przebudowywanej drogi w planie przebiegać będzie po istniejącym śladzie drogi.

2.4.2. Ukształtowanie wysokościowe

Obszar przez, który przebiega planowana do przebudowy droga leży w terenie równinnym. Spadki podłużne są normatywne.

2.5. Stan projektowany

2.5.1. Ogólne zamierzenia projektowe

Przebudowywana droga jest drogą klasy L - lokalna. Odcinek planowany do przebudowy ma długość 0,975 km. W planie sytuacyjnym przebiega po osi istniejącej drogi. Projektowana przebudowa drogi przewiduje przede wszystkim wzmocnienie nawierzchni do wymaganej kategorii ruchu (KR – 3 nacisk 100 kN/oś) oraz uregulowanie szerokości – poszerzenie do wymaganej normatywnej minimalnej szerokości dla dróg klasy L, tj. 2,75 m - pas ruchu, 5,50 m – jezdnia. Ponadto odmulenie istniejących rowów śr. 30 cm, remont przepustów rurowych o śr. 40 cm przez wymianę części przelotowej z umocnieniem wlotów i wylotów skośnym prefabrykowanym elementem betonowym, wykonanie obustronnych poboczy gruntowych o szerokości 0,75 - 1,00 m z gruntu pozyskanego z odmulenia rowów, umocnionych kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie o grubości 15 cm.

2.5.2. Założenia przebudowy parametry techniczne

Założenia projektowe:

- Klasa drogi - L (lokalna),
- Dopuszczalny nacisk - 100 kN/oś,
- Kategoria ruchu (KR3)
- Szerokość jezdni - 5,50 m (2 pasy po 2,75 m),
- Szerokość poboczy gruntowych umocnionych kruszywem – **0,75 - 1,00 m**

Parametry techniczne:

- Długość odcinka w osi wynosi 0,975 km
- Promienie oraz parametry łuków poziomych: wg osi istniejącej trasy (istniejące)
- Projektowaną konstrukcję nawierzchni jezdni podano w pkt. 2.8.

2.5.2.1. Przebieg w planie sytuacyjnym

- Oś jezdni projektowanej przebudowy drogi poprowadzono po śladzie osi istniejącej drogi.
- Wszystkie łuki poziome wg osi istniejącej z zachowaniem istniejących promieni łuków.
- W wyniku przeprowadzonej przebudowy odcinka drogi nie nastąpi zmiana zagospodarowania terenu.

2.5.3. Ukształtowanie wysokościowe

- Przebieg przebudowywanej niwelety drogi wynika z dopasowania się do istniejącego terenu, osi istniejącej drogi, oraz wykonania dodatkowych warstw wzmacniających konstrukcję jezdni, projektowaną niweletę prowadzi się równoległe do istniejącej z uwzględnieniem grubości projektowanych warstw.
- Założona w projekcie niweleta nie powoduje konieczności wykonania znacznych prac ziemnych związanych z budową wykopów lub nasypów.

2.5.4. Odwodnienie

- Przebudowana droga będzie odwadniana poprzez spadki poprzeczne i podłużne do rowów otwartych wymagających odmulenia i reprofilacji.

2.6. Warunki gruntowe i wodne

W podłożu rodzimym przeważają grunty niewysadzinowe i wątpliwe (piaski średnioziarniste i piaski gliniaste) oraz dobre warunki wodne. Istniejące podłoże można zakwalifikować jak podłoże o nośności w zakresie G1 – G2. zastosowano konstrukcję opisaną w pkt. 2.8.

2.7. Roboty ziemne

Roboty ziemne występujące w omawianym przedsięwzięciu to odmulenie istn. rowów przydrożnych oraz wykonanie koryta na poszerzeniach, z czego znaczna część ziemi zostanie zużyta na miejscu przez wbudowanie w nasyp do uzupełnienia poboczy, pozostała część zostanie zutylizowana przez Wykonawcę przebudowy drogi.

2.8. Konstrukcje nawierzchni

Konstrukcje nawierzchni jezdni

Biorąc pod uwagę stan istniejącej nawierzchni – liczne wyboje, nierówności zarówno w profilu podłużnym jak i poprzecznym, oraz głównie ilość spękań poprzecznych, podłużnych i siatkowych, istniejąca konstrukcja nie ma wymaganej nośności. Dlatego założono, że istniejącą konstrukcję, należy wzmocnić dodatkowymi warstwami. W celu ujednoludzenia warstwy podbudowy oraz na występowanie miejscami podłoża G2 z wątpliwych gruntów piasków gliniastych planuje się wykonanie warstwy podbudowy o gr. 20 cm metodą recyklingu z dodatkiem cementu i emulsji asfaltowej z doziarnieniem kruszywem łamanym 0 – 31,5 i dodatkowo warstwy z mieszanek mineralno asfaltowych o grubościach jak niżej

KONSTRUKCJA JEZDNI

- warstwa ścieralna MMA AC11S - 4 cm,
- warstwa wiążąca MMA AC16W - 8 cm,
- warstwa podbudowy w technologii recyklingu na zimno z przetworzeniem istniejącej nawierzchni z mieszanek cementowo emulsyjnych (MCE) – 20 cm

NA POSZRZENIACH

- warstwa ścieralna MMA AC11S - 4 cm,
- warstwa wiążąca MMA AC16W - 8 cm,
- warstwa podbudowy w technologii recyklingu na zimno z przetworzeniem istniejącej nawierzchni z mieszanek cementowo emulsyjnych (MCE) – 20 cm
- warstwa podbudowy z kruszywa 0/31,5 - 20 cm
- warstwa podbudowy z kruszywa 0/63 - 20 cm

2.9. Oddziaływanie na środowisko.

W wyniku przeprowadzonej przebudowy odcinków drogi (wzmocnienie istn. konstrukcji) zachowane zostaną jej dotychczasowe parametry oprócz nośności i szerokości która po planowanym wzmocnieniu będzie normatywna, nastąpi zdecydowana poprawa jakości nawierzchni (równość w profilu podłużnym i poprzecznym) – zmniejszy się emisja spalin i hałasu.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia nie jest wymagana, gdyż zaplanowany do przebudowy odcinek drogi nie przekracza 1 km.

Wojciech Czerwinski