

OPIS ROBÓT BUDOWLANYCH

Przedsięwzięcie budowlane:

Przebudowa odcinka drogi powiatowej nr 1254R Ożanna –
Piskorowice w km 1+700 – 4+556 w miejscowości Ożanna i
Piskorowice”

na działkach o nr ewidencyjnych gruntu **344/1, 1038/2** w miejscowości Ożanna
i na działce o nr ewidencyjnym gruntu **1893** w miejscowości Piskorowice.

OBIEKT: **DROGA POWIATOWA KLASY L, DŁ 2,856 KM**

drogi powiatowej nr 1254R Ożanna – Piskorowice w km 1+700 – 4+556

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 1254R Ożanna Piskorowice w km 1+700 – 4+556 na terenie powiatu leżajskiego – początek km 1+700 w miejscowości Ożanna w gminie Kuryłówka, koniec km 4+556 w miejscowości Piskorowice w gminie Leżajsk. Planowany do przebudowy odcinek drogi jest drogą jednojezdniową, dwupasową, dwukierunkową o jezdni bitumicznej szerokości 5,0m oraz pobocza ziemne o szerokości 0,5 - 1,0 m.

.Obiekt jest drogą publiczną powiatową klasy „L” o przekroju szlakuowym po przebudowie będzie składał się z jezdni o nawierzchni bitumicznej o szerokości 5,5m, oraz obustronnych poboczy gruntowych umocnionych kruszywem łamanym o szerokości 0,75m i przydrożnych rowów.

2.4. Stan istniejący.

2.4.1. Ukształtowanie w planie sytuacyjnym

Trasa przebudowywanego odcinka drogi przebiega w terenie niezabudowanym - przez cały odcinek przebiega terenami leśnymi. Jezdnia utwardzona w bardzo złym stanie technicznym z licznymi wybojami, spękaniem, 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 główny zabieg przebudowy to wzmocnienie istniejącej konstrukcji nawierzchni z

poszerzeniem jezdni do 5,5m z zachowaniem jej przebiegu w planie sytuacyjnym i poprawę systemu odwodnienia przez odmulenie rowów i remont przepustów pod zjazdami i na drogi boczne. 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 objęty projektem przebudowy ma długość 2,856 km. W planie sytuacyjnym przebiega po osi istniejącej drogi. Projektowana przebudowa drogi przewiduje przede wszystkim poszerzenie jezdni do 5,5m oraz wzmocnienie nawierzchni do wymaganej kategorii ruchu (KR – 2 nacisk 100 kN/oś), odmulenie istniejących rowów średnia głębokość 30 - 40cm, wykonanie obustronnych poboczy gruntowych o szerokości 0,75 - 1,00m z gruntu pozyskanego z odmulenia rowów z umocnieniem kruszywem łamanym.

2.5.2. Założenia przebudowy parametry techniczne

Założenia projektowe:

- Klasa drogi - L (lokalna),
- Dopuszczalny nacisk - 100 kN/oś,
- Kategoria ruchu (KR2)
- Szerokość jezdni - 5,50 m (2 pasy po 2,75 m),
- Szerokość poboczy gruntowych umocnionych kruszywem – 0,75 - 1,00m,
- Pochylenie skarp nasypów i wykopów - 1:1,5

Parametry techniczne:

- Długość odcinka w osi wynosi 2,856 km
- Promienie oraz parametry łuków poziomych: wg osi istniejącej trasy (istniejące)
- Pochylenie poprzeczne jezdni na odcinku prostym i łukach: (istniejące)
 - przejście z przekroju daszkowego w jednostronny na zastosowanych istniejących prostych przejściowych,
- 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 równolegle 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 prowadzących do istniejących przepustów pod koroną drogi.

2.6. Warunki gruntowe i wodne

- W podłożu rodzimym przeważają grunty niewysadzinowe - piaski oraz dobre warunki wodne. Istniejącą konstrukcję nawierzchni bitumicznej uznano jako ulepszone podłoże G1

2.7. Roboty ziemne

Roboty ziemne występujące w omawianym przedsięwzięciu to odmulenie istn. rowów przydrożnych, z czego ziemia zostanie zużyta na miejscu przez wbudowanie w nasyp do uzupełnienia poboczy.

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 z kruszywa łamanego i mieszanek mineralno asfaltowych o grubościach jak niżej. Istniejącą konstrukcję nawierzchni bitumicznej uznano jako ulepszone podłoże G1.

KONSTRUKCJA JEZDNI

- warstwa ścieralna MMA AC11S - 4 cm,
- warstwa wiążąca MMA AC16W - 8 cm,
- warstwa podbudowy z kruszywa łamanego – gr. 15 cm,
- stabilizacją cementem C 0,4/0,5 oraz $\leq 2,0$ MPa istniejącej konstrukcji i podłoża po wcześniejszym sfrezowaniu - spulchnieniu na głębokość 20 cm istniejących warstw

NA POSZERZENIACH

- warstwa ścieralna MMA AC11S - 4 cm,
- warstwa wiążąca MMA AC16W - 8 cm,
- warstwa podbudowy z kruszywa łamanego – gr. 15 cm,
- stabilizacją cementem C 0,4/0,5 oraz $\leq 2,0$ MPa istniejącej konstrukcji i podłoża po wcześniejszym sfrezowaniu - spulchnieniu na głębokość 20 cm istniejących warstw

2.9 Oddziaływanie na środowisko.

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

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia bez potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko została wydana przez Wójta Gminy Leżajsk w dniu 22.07.2015r. pod nr WSOS.6220.14.2017/15 z dnia 25.08.2017r.