

MATERIAŁY DO ZGŁOSZENIA ROBÓT BUDOWLANYCH NIEWYMAGAJĄCYCH POZWOLENIA NA BUDOWĘ		
Nazwa obiektu budowlanego:	„Przebudowa odcinka drogi powiatowej nr 1262R Hucisko - Brzózka Królewska - Biedaczów w km 8+380 - 9+180,,	
Adres inwestycji:	powiat: Leżajski obręb ewid. 0032 Brzózka Królewska, dz.ew.nr: 5673, 6522 obręb ewid. 0026 Biedaczów, dz.ew.nr: 679 jedn. ew - Leżajsk	
Kat. obiektu budowlanego:	XXV	
Nazwa inwestora:	Powiat Leżajski ul. M. Kopernika 8 37-300 Leżajsk	
Branża:	DROGOWA	
Data opracowania:	Maj 2024	
Nazwa i adres jednostki projektowania:		
Funkcja	Imię i Nazwisko	Podpis
Opracował	Jacek Kisielewicz	

I. CZEŚĆ OPISOWA

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania.

2. Charakterystyka obiektu budowlanego.

2.1 Rodzaj obiektu budowlanego	3
2.2 Stan istniejący	3
2.3 Stan projektowany	4
2.4 Warunki gruntowe i wodne	5
2.5 Roboty ziemne	5
2.6 Sieci telekomunikacyjne	5
2.7 Konstrukcja nawierzchni	6
2.8 Oddziaływanie na środowisko	6

II. CZEŚĆ RYSUNKOWA

Rys. 1. Mapa zasadnicza 1:1000

Rys. 2-5 Plan sytuacyjny – Skala 1:500

Rys. 6. Przekrój normalny

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania.

Podstawą opracowania jest:

- [1] Ustawa Prawo Budowlane z dnia 7 lipca 1994 r. (tj. Dz. U. z 2023 r. poz. 682,) wraz z przepisami wykonawczymi,
- [2] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. 2022 poz. 1518)
- [3.] Ustawa o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r. z (tj. Dz. U. z 2024 r. poz. 320)

2. Charakterystyka obiektu budowlanego.

2.1 Rodzaj obiektu budowlanego.

Planowaną przebudową objęty jest odcinek drogi powiatowej nr 1262R
Hucisko -Brzoza Królewska - Biedaczów na odcinku od km

do km 8+380 - 9+180 Planowany do przebudowy odcinek drogi jest drogą jednojezdniową, dwupasową, dwukierunkową o jezdni asfaltowej szerokości 5,5m 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 utwardzonych 1,00m (bitumicznych) oraz opaski wykonanej z kruszywa łamanego o 0,30 m i przydrożnych rowów.

2.2 Stan istniejący

2.2.1 Ukształtowanie w planie sytuacyjnym

Trasa przebudowywanego odcinka drogi przebiega :

- w km 8+380 – 8+420 przebiega w terenie zabudowanym
- w km 8+420 - 9+180 przebiega w przez tereny leśne

Jezdnia na całym odcinku jest w złym stanie niezadowalającym z licznymi, nierównościami zarówno w profilu podłużnym jak i poprzecznym. Należy stwierdzić, że istniejąca konstrukcja asfaltowa nie ma wymaganej nośności, dlatego główny zabieg przebudowy to wzmocnienie przez wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni z jezdni szerokość 5,5m z obustronnymi utwardzonymi poboczami szerokości 1m oraz opaski z kruszywa łamanego o szerokości 0,3m . Przebieg drogi w planie zostanie zachowany po istniejącym śladzie. Zakładane są niewielkie korekty niwelety

wskazanymi na planie sytuacyjnym w celu poprawy geometrii. Odwodnienie drogi odbywa się za pomocą rowów przydrożnych otwartych.

Zakłada się odmulenie istniejących rowów co znacząco poprawi system odwodnienia jezdni.

2.2.2 Ukształtowanie wysokościowe

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

2.3 Stan projektowany

2.3.1 Ogólne zamierzenia projektowe

Przebudowywana droga jest drogą klasy L - lokalna. Odcinek objęty projektem przebudowy ma długość 0+800 km. W planie sytuacyjnym przebiega po osi istniejącej drogi. Projektowana przebudowa drogi przewiduje przede wszystkim wzmocnienie nawierzchni do wymaganej kategorii ruchu (KR – 2 nacisk 100 kN/oś), odmulenie istniejących rowów średnia głębokość 30 - 40cm, wykonanie obustronnych poboczy utwardzonych szerokości 1,00m oraz opaski z kruszywa szerokości 0,3m

2.3.2 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 utwardzonych bitumicznych - 1,00 m,
- Szerokość opaski z kruszywa – 0,3m
- Pochylenie skarp nasypów i wykopów - 1:1,5 lub 1:1

Parametry techniczne:

- Długość odcinka w osi wynosi 0,800 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. 2.6

2.3.3. 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.

2.3.4 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 wykopami i nasypami.

2.3.5 Odwodnienie

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

2.4 Warunki gruntowe i wodne

Grunty występujące w podłożu: piasek jasnobrązowy, piasek szary, piasek szary gliniasty i
Podłoże określono jako grunty wątpliwe

2.5 Roboty ziemne

Roboty ziemne występujące w omawianym przedsięwzięciu to korytowanie pod nawierzchnie, odmulenie istn. rowów przydrożnych,

2.6 Sieci telekomunikacyjne

Na całym odcinku przeznaczonym do przebudowy została zaprojektowana kanalizacja telekomunikacyjna wg. odrębnego opracowania

2.7 Konstrukcja nawierzchni

Konstrukcje nawierzchni jezdni

Biorąc pod uwagę stan istniejącej nawierzchni – liczne wyboje, nierówności zarówno w profilu podłużnym jak i poprzecznym, istniejąca konstrukcja nie ma wymaganej nośności. Dlatego założono, że istniejącą konstrukcję, należy wzmocnić poprzez wykonanie nowej podbudowy pomocniczej, zasadniczej oraz pakietu bitumicznego o konstrukcji przedstawionej poniżej.

KONSTRUKCJA JEZDNI

- warstwa ścieralna MMA AC11S - 4 cm,

- warstwa wiążąca MMA AC16W - 8 cm,
- -warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3, 0/31,5mm gr. 15cm
- - podbudowa pomocnicza z kruszywa z recyklingu stabilizowanego spoiwem - hydraulicznym (cementem) C_{1,5/2} gr. 25cm R_m 1,5 – 2,5 Mpa

2.8 Oddziaływanie na środowisko

W wyniku przeprowadzonej przebudowy odcinków drogi (wzmocnienie istn. 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 nie jest wymagana gdyż długość odcinka drogi nie przekracza 1,0km