

# **OPIS ROBÓT BUDOWLANYCH**

Przedsięwzięcie budowlane:

„Przebudowa drogi nr 1241 Hucisko - Ruda Łań. -Przychojec – Leżajsk  
w km 2+210 - 3+209"

**DZIAŁKI NA KTÓRYCH PROWADZONE  
BĘDĄ ROBOTY BUDOWLANE:**

Powiat: leżajski,  
dz.ew.nr: 182/1, 628  
obręb ewid. 0004 Jelna,  
jedn. ew -Nowa Sarzyna - obszar wiejski

**OBIEKT: DROGA POWIATOWA KLASY L, DŁ 0,999 KM**

Sporządził: Zbigniew Czerwonka

## OPIS TECHNICZNY

### 1. Podstawa opracowania.

Podstawą opracowania jest:

- [1] Ustawa Prawo Budowlane z dnia 7 lipca 1994 r. (tj. Dz. U. z 2024 r.poz. 725,) 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 1241R Hucisko – Ruda Łań. – Przychojec – Leżajsk km 2+210 – 3+209. Odcinek drogi do przebudowy jest drogą jednojezdniową, dwupasową, dwukierunkową o jezdni tłuczniowej szerokości 5,0m oraz pobocza ziemne o szerokości 0,5 - 1,0 m.

Obiekt jest drogą publiczną powiatową 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 1,00 m i przydrożnych rowów.

#### 2.2. Stan istniejący.

##### 2.2.1. Ukształtowanie w planie sytuacyjnym

Trasa przebudowywanego odcinka drogi przebiega częściowo na terenie zabudowanym oraz w znaczonych części na terenie niezabudowanym:

- odcinek w km 2+210 – 2+900 przebiega w całości przez tereny leśne i rolne,
- odcinek w km 2+900 – 3+209 przebiega przez tereny częściowo zurbanizowane zabudową zagrodową z lewej strony.

Jezdnia na całym odcinku jest w złym stanie technicznym z licznymi wybojami, nierównościami zarówno w profilu podłużnym jak i poprzecznym. Według oceny stanu istniejącego należy stwierdzić, że istniejąca konstrukcja nie ma wymaganej nośności, dlatego główny zabieg to wymiana konstrukcji jezdni z poszerzeniem jezdni do 5,5m z zachowaniem jej przebiegu w planie sytuacyjnym. Oś przebudowywanej drogi w planie przebiegać będzie po istniejącym śladzie drogi.

### 2.2.2. Istniejące ukształtowanie wysokościowe

Obszar przez który przebiega planowana do przebudowy droga leży w terenie równinnym. Spadki podłużne są normatywne. Odwodnienie drogi powierzchniowe odbywa się za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych do rowów przydrożnych otwartych,

## 2.3. Stan projektowany

### 2.3.1. Ogólne zamierzenia projektowe

Droga zostanie przebudowana do parametrów drogi klasy L - lokalna. Odcinek objęty projektem przebudowy ma długość 0,999 km. W planie sytuacyjnym przebiega po osi istniejącej trasy 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) przez wykonanie nowej konstrukcji jezdni, odmulenie i oczyszczenie istniejących rowów średnia głębokość 20 – 30cm. Wykonanie obustronnych poboczy gruntowych o szerokości 1,00m umocnionych kruszywem łamanym o grubości 10cm.

### 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 gruntowych umocnionych kruszywem –1,00m,
- Pochylenie skarp nasypów i wykopów - 1:1,5

#### Parametry techniczne:

- Długość odcinka w osi wynosi 0,990 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. 2.5

#### Przebieg w planie sytuacyjnym

Oś jezdni projektowanej przebudowy drogi poprowadzono po śladzie osi istniejącej drogi w granicach istniejącego pasa drogowego,

Wszystkie łuki poziome wg osi istniejącej z zachowaniem istniejących promieni łuków,

W wyniku przeprowadzonej przebudowy odcinka drogi nie nastąpi zmiana zagospodarowania terenu,

### 2.3.3 Ukształtowanie wysokościowe

Przebieg przebudowywanej niwelety drogi wynika z dopasowania się do istniejącego

terenu, nową niweletę prowadzi się częściowo równolegle do istniejącej

Założona w projekcie niweleta nie powoduje konieczności wykonania znacznych prac ziemnych związanych z wykonaniem wykopów i nasypów. Jedynie w km 2+750 do 3+050 w celu zachowania płynności niwelety trzeba będzie wykonać nasyp.

#### **2.3.4 Odwodnienie**

Przebudowana droga będzie odwadniana poprzez spadki poprzeczne i podłużne do istniejących rowów otwartych, pełniących częściowo funkcję rowów odprowadzających a częściowo prowadzących do istniejących przepustów pod koroną drogi wymagających oczyszczenia, odmulenia i reprofilacji.

#### **2.4 Warunki gruntowe i wodne**

Grunty występujące w podłożu: piasek jasnobrązowy, piasek szary z domieszką iłu, piasek szary gliniasty i iły

Podłoże określono jako grunty wątpliwe i wysadzinowe - grupę nośności podłoża zakwalifikowano jako G3.

#### **2.5 Konstrukcja nawierzchni**

##### **Konstrukcje nawierzchni jezdni z uwzględnieniem nośności podłoża G3**

##### **2.5.1 KONSTRUKCJA JEZDNI**

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S KR3 gr. 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W KR2 gr. 7 cm
- warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3, 0/31,5mm gr. 20cm
- warstwa mrozochronna jako podbudowa pomocnicza z gruntu stabilizowanego spoiwem - hydraulicznym (cementem) C<sub>1,5/2</sub> gr. 25cm

##### **2.5.2 Roboty ziemne**

Roboty ziemne występujące w omawianym przedsięwzięciu to odhumusowanie, korytowanie pod konstrukcję nawierzchni, uzupełnienie nasypów pod pobocza oraz lokalnie pod jezdnię w km 2+750 – 3+050 Odmulenie istniejących rowów przydrożnych.

## 2.6 Oddziaływanie na środowisko.

W wyniku przeprowadzonej przebudowy odcinka drogi która po modernizacji uzyska normatywne wymiary dla drogi klasy L, nastąpi zdecydowana poprawa 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

Sporządził: Zbigniew Czerwonka

