

# **OPIS TECHNICZNY:**

**do projektu przebudowy drogi powiatowej nr 1271 R Grodzisko Dolne –  
Chałupki Dębniańskie w m. Grodzisko Nowe  
na terenie Gminy Grodzisko Dolne.**

## **1. Inwestor**

Powiat Leżajski ul. Kopernika 8, 37-300 Leżajsk

## **2. Podstawa opracowania**

- a) Umowa z Gminą Grodzisko Dolne
- b) Mapa do celów opiniodawczych (mapa zasadnicza)
- c) Ustawa z dnia 7 lipca 1994r Prawo Budowlane (t.j. Dz.U. z 2017 r poz. 1332)
- d) 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. z 1999 Nr 43, poz. 430 z późniejszymi zmianami).

## **3. Lokalizacja i charakter inwestycji**

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi powiatowej nr 1271 R w miejscowości Grodzisko Nowe. Droga położona jest na działce o numerze ewidencyjnym 4598 gmina Grodzisko Dolne, powiat leżajski, województwo podkarpackie. Zamierzeniem inwestycyjnym objęty jest odcinek drogi o długości 0,999 km.

## **4. Opis stanu istniejącego**

Droga powiatowa nr 1271 R na odcinku objętym zamierzeniem inwestycyjnym usytuowana jest w pasie drogowym, którego szerokość jest zmienna i wynosi od 10 m do 15 m. W istniejącym pasie drogowym przeznaczonym do przebudowy usytuowana jest nawierzchnia z mieszanki mineralno-bitumicznej na podbudowie z kruszywa łamanego wymieszanego z gruntem o szerokości od 5,0 – 6,4 m z jednostronnym chodnikiem szerokości 2,0 m przylegającym bezpośrednio do jezdni na długości 740 m, jednostronnym poboczem gruntowym i rowem. Na pozostałym odcinku posiada jezdnię

z mieszanki mineralno-bitumicznej na podbudowie z kruszywa łamanego wymieszanego z gruntem o szerokości 5,0 z obustronnymi poboczami gruntowymi i rowami. W przekroju podłużnym droga posiada przebieg płaski.

## 5. Opis zamierzeń projektowych

Ogólny zakres robót obejmuje:

- remont istniejącego przepustu żelbetowego polegający na wymianie części przelotowej dł. 9 m
- odmulenie istniejących rowów przydrożnych
- frezowanie istniejącej nawierzchni asfaltowej gr. 12 cm
- wykonanie koryta na całej szerokości jezdni pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni gr. 20 cm
- stabilizacja gruntu cementem gr. 15 cm
- wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego gr. 20 cm
- wykonanie nawierzchni bitumicznych (warstwa wiążąca gr. 7 cm, warstwa ścieralna gr. 5 cm)
- wykonanie poboczy z kruszywa łamanego gr. 10 cm
- utwardzenie istniejących zjazdów gruntowych kruszywem łamanym gr. 20 cm

Szczegółowy zakres robót został przedstawiony w Przedmiarze Robót stanowiącym integralną część dokumentacji projektowej inwestycji.

Zakres planowanych robót w całości mieści się w granicach pasa drogowego w związku z tym inwestycja realizowana będzie w trybie zgłoszenia robót budowlanych na podstawie art. 30 ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. – Prawo budowlane ( tekst jednolity Dz. U. z 2017 r., poz. 1332)

## 6. Podstawowe parametry techniczne projektowanej drogi

- |                       |                                       |
|-----------------------|---------------------------------------|
| • Kategoria drogi     | droga powiatowa;                      |
| • Klasa drogi         | L (lokalna)                           |
| • Szerokość jezdni:   | 5,50 m + poszerzenie jezdni na łukach |
| • Szerokość pobocza   | 1,00 m                                |
| • Kategoria ruchu     | KR2                                   |
| • Dopuszczalny nacisk | 80kN/oś                               |

## 7. Konstrukcja nawierzchni drogi

5 cm - w-wa ścieralna beton asfaltowy AC 11 S

7 cm - w-wa wiążąca beton asfaltowy AC 16 W

20 cm – podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o ciągłym uziarnieniu 0/63 mm

15 cm – grunt stabilizowany cementem o  $R_m=2,5$  MPa

**Razem grubość warstw konstrukcyjnych wynosi 47 cm**

Warstwy bitumiczne nawierzchni zostaną wykonane z mieszanek mineralno-bitumicznych typ AC wg. PN-EN-13108-1. Obrazowanie jednostronne jezdni na odcinku 740 m (strona lewa) to istniejący chodnik szerokości 2,0 m. Po stronie prawej oraz na dalszym odcinku drogi projektowane pobocza należy utwardzić kruszywem łamanym niezwiązanym o uziarnieniu 0/31,5 mm na szerokości 1,0 m.

## 8. Trasa i usytuowanie elementów drogi

Trasę projektowanej nawierzchni jezdni należy wytyczyć zgodnie z planem sytuacyjnym.

### 8.1 Rozwiązania projektowe w zakresie odwodnienia drogi

Odprowadzenie wód opadowych z istniejącego chodnika i projektowanej nawierzchni jezdni zapewnione zostanie poprzez wykonanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych jezdni w celu skutecznego odprowadzenia wody do istniejących krtek ściekowych ulicznych oraz w kierunku istniejących rowów zlokalizowanych w pasie drogowym. Wyprowadzenie wód opadowych poza teren inwestycji będzie realizowane na dotychczasowych zasadach tzn. poprzez istniejące rowy odpływowe. W kilometrze 0 + 915,00 założono remont istniejącego przepustu żelbetowego który poległ będzie na wymianie części przelotowej.

### 8.2 Urządzenia infrastruktury technicznej

W przypadku skrzyżowania projektowanych robót ziemnych (korytowanie) pod warstwy nawierzchni jezdni z istniejącymi liniami podziemnej infrastruktury technicznej, przed wykonaniem robót związanych ze stabilizacją podłoża (gruntu), należy dokonać kontrolnych odkrywek przewodów w celu ustalenia dokładnej rzędnej ich posadowienia. W przypadku stwierdzenia zbyt płytkiego przebiegu przewodów i zagrożenia ich uszkodzenia w czasie mieszania gruntu, roboty w tych miejscach należy wykonać

poprzez ręczną wymianę istniejącego gruntu na mieszankę gruntowo-spoiwową przygotowaną w wytwórni zewnętrznej. Dopuszcza się przygotowanie mieszanki na miejscu poprzez wymieszanie gruntu ze spoiwem w betoniarnie lub w inny sposób uzgodniony z Inwestorem. Istniejące kraty ściekowe należy wyregulować do poziomu nawierzchni asfaltowej w celu skutecznego przejścia wód opadowych.

### **8.3 Elementy oznakowania drogi**

Realizacja niniejszej inwestycji nie wymaga zmian w lokalizacji istniejącego oznakowania pionowego i poziomego drogi.

### **8.4 Zieleń przydrożna**

W pasie projektowanych robót nie występują drzewa i krzewy, które należałoby wyciąć i wykarczować. Roboty ziemne w pobliżu drzew rosnących przy granicy pasa drogowego należy prowadzić w sposób zapewniający ochronę bryły korzeniowej.

### **8.5 Roboty ziemne i gospodarka gruntami oraz odpadami**

W ramach niniejszej inwestycji przewiduje się do wykonania roboty ziemne związane z wykonaniem koryta pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni jezdni. Nie przewiduje się pozyskania gruntów z ukopów w pasie drogowym ani z terenu przyległego do drogi.

Z pasa terenu przewidzianego do wykonania utwardzenia poboczy należy usunąć humus. Nadmiar humusu należy zagospodarować w pasie drogowym w sposób uzgodniony z Inwestorem lub przewieźć w miejsce wskazane przez Inwestora.

## **9. Ochrona interesów osób trzecich**

Poszanowanie, występujących w obszarze oddziaływania, uzasadnionych interesów osób trzecich w przypadku niniejszej inwestycji polega na:

1. zapewnieniu dostępu do drogi z wszystkich posesji graniczących z pasem drogowym, które w chwili obecnej mają dostęp (zjazd) do przedmiotowej drogi;
2. przebudowie lub zabezpieczeniu urządzeń infrastruktury technicznej znajdujących się w pasie drogowym, które kolidują z projektowaną inwestycją;

Wykonawca robót jest zobowiązany do zachowania szczególnej ostrożności w czasie prowadzenia robót sprzętem mechanicznym w pobliżu istniejących urządzeń infrastruktury technicznej. Przed przystąpieniem do wykonywania robót Kierownik

Budowy/Robót jest zobowiązany do oznaczenia w pasie prowadzenia robót, przebiegu istniejących podziemnych linii infrastruktury technicznej oraz do powiadomienia pracowników i operatorów sprzętu budowlanego o sposobie oznaczenia tych linii. Realizacja inwestycji nie ogranicza możliwości korzystania z sieci medialnych usytuowanych w pasie drogowym oraz nie powoduje konieczności rozbiórki lub przebudowy innych obiektów budowlanych niezwiązanych z infrastrukturą drogową w tym, bram i ogrodzeń posesji.

## **10. Organizacja i bezpieczeństwo ruchu drogowego**

Przyjęte rozwiązania projektowe nie wymagają zmiany oznakowania drogi. Istniejące oznakowanie pionowe należy chronić przed zniszczeniem w czasie prowadzenia robót.

Wykonawca robót zobowiązany jest do opracowania projektu tymczasowej organizacji ruchu na czas wykonywania robót. W projekcie należy uwzględnić wszystkie etapy realizacji inwestycji, kolejność realizacji poszczególnych etapów i oznakowanie dla każdego etapu. W projekcie należy uwzględnić również wszystkie elementy istniejącej organizacji ruchu w kontekście oznakowania prowadzonych robót mając na względzie bezpieczeństwo ruchu drogowego i bezpieczeństwo osób wykonujących prace na drodze oraz czytelność oznakowania. Projekt tymczasowej organizacji ruchu powinien być zaopiniowany przez zarząd drogi i Komendę Powiatową Policji oraz powinien być zatwierdzony przez Starostę powiatu leżajskiego. Ograniczenia wynikające z prowadzonych robót wyrażone znakami drogowymi powinny odzwierciedlać faktyczny stan na drodze. W miarę postępu robót oznakowanie tymczasowe powinno być przestawiane. W przypadku przerw w prowadzeniu robót oznakowanie tymczasowe powinno odzwierciedlać faktyczny stan zagrożenia na drodze. Nie należy wprowadzać ograniczeń w nieuzasadnionych przypadkach. Znaki i urządzenia bezpieczeństwa ruchu zastosowane do oznakowania robót powinny być utrzymywane w czystości i w dobrym stanie technicznym przez cały okres trwania robót. Znaki i urządzenia uszkodzone powinny być niezwłocznie wymienione na nowe. Po zakończeniu robót należy usunąć wszystkie znaki tymczasowe i przywrócić dotychczasową organizację ruchu.

## **11. Dane o formach ochrony zabytków**

Na terenie inwestycji ani w jej bezpośrednim sąsiedztwie nie znajdują się obiekty wpisane do rejestru zabytków. Nie występują też inne formy ochrony zabytków

o których mowa w ustawie z dnia 23 lipca 2003r o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U. z 2003r, nr 162, poz. 1568 z późn. zmianami). Inwestycja nie wymaga uzyskania pozwolenia właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków na prowadzenie robót budowlanych przy obiekcie budowlanym wpisanym do rejestru zabytków lub na obszarze wpisanym do rejestru zabytków, o których mowa w art. 39 ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane.

## **12. Dane określające wpływ eksploatacji górniczej**

Inwestycja nie jest położona na obszarach objętych eksploatacją górniczą.

## **Część rysunkowa**

rys. nr 1 – PLAN SYTUACYJNY

rys. nr 2, 3 – PRZEKROJE POPRZECZNE

rys. nr 4, 5, 6, 7, 8 – PRZEKROJE NORMALNE

rys. nr 9, 10 – PRZEKROJE PRZEPUSTU

rys. nr 11 – SZCZEGÓŁ