Rodzaj opracowania:	**Koncepcja techniczna – WARIANT II**
Obiekt:	**Rozbudowa drogi powiatowej nr 1515R Żołynia – Białobrzegi – Kosina – (gr. Powiatu) Gać na odcinku w Kosinie Górnej od skrzyżowania z DK94 do tzw. Klina.**
Lokalizacja:	Pas drogowy drogi powiatowej Nr 1515R Obręb 0005 Kosina j. ew.: 181004_2 Łańcut
Inwestor:	Powiat Łańcucki ul. Mickiewicza 2, 37-100 Łańcut ,w którego imieniu działa: **Zarząd Dróg Powiatowych w Łańcucie** **ul. Polna 3b, 37-100 Łańcut**
Jednostka projektowa:	PD PROJEKT INFRA PD Projekt Infra Sp. z o.o. ul. Kwiatkowskiego 9/110 37– 450 Stalowa Wola tel. 607 548 582, email: bp.pdprojekt@gmail.com

Autorzy opracowania:		**Data i podpis:**
Projektant:	**mgr inż. Paweł Dul** uprawnienia budowlane: PDK/0292/PWOD/23	04.2026 r.

Stalowa Wola, kwiecień 2026 r.

Spis zawartości dokumentacji technicznej	
Nr strony	Nazwa
1-2	Strona tytułowa, spis zawartości
3-6	Opis techniczny
PZ-1	Załącznik graficzny – Plan zagospodarowania terenu PZT-1
PZ-2	Załącznik graficzny – Plan zagospodarowania terenu PZT-2
PZ-3	Załącznik graficzny – Plan zagospodarowania terenu PZT-3
PZ-4	Załącznik graficzny – Plan zagospodarowania terenu PZT-4
PT-1	Załącznik graficzny – Przekrój typowy PT-1
PT-2	Załącznik graficzny – Przekrój typowy PT-2

OPIS TECHNICZNY

1. DANE PODSTAWOWE

1.1 Podstawa opracowania

- Zlecenie – umowa z Inwestorem;
- Rozpoznanie w terenie;
- Mapy sytuacyjno – wysokościowe.

1.2 Obiekt i lokalizacja

Opracowanie dotyczy Rozbudowy drogi powiatowej nr 1515R relacji Żołynia – Białobrzegi – Kosina - Gać.

Lokalizacja:
Pas drogowy drogi powiatowej Nr 1515R
Obręb 0005 Kosina
J. ew.: 181004_2 Łańcut
km 0+000 – 2+896

1.3 Inwestor

Powiat Łańcucki
ul. Mickiewicza 2, 37-100 Łańcut
,w którego imieniu działa:

Zarząd Dróg Powiatowych w Łańcucie
ul. Polna 3b, 37-100 Łańcut

2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Teren:

W stanie istniejącym w miejscu opracowania znajduje się droga powiatowa (klasa techniczna drogi – Z) o nawierzchni bitumicznej i szerokości 5,50 m. Rzędne wysokościowe okolicznego terenu kształtują się na poziomie ok. 199 – 238 m n.p.m., a teren określa się jako pagórkowaty. W obrębie opracowania występują głównie grunty budowlane – w większości zabudowane (budynki mieszkalne jednorodzinne) oraz działki rolne, pastwiska, a także łąki.

Uzbrojenie terenu:

W obszarze opracowania występują sieci m.in.:

- Elektroenergetyczna,
- Gazowa (średniego, niskiego ciśnienia),
- Telekomunikacyjna,
- Wodociągowa,
- Kanalizacji sanitarnej.

Odwodnienie:
Odwodnienie obecnie odbywa się powierzchniowo w przyległy teren.

3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE – WARIANT II (DROGA DLA PIESZYCH)

Zakres robót:

- Wykonanie warstwy ścieralnej z AC11S;
- Ułożenie geosiatki o wytrzymałości co najmniej 80 kN/m
- Wykonanie warstwy wyrównawczej/wiążącej z AC16W;
- Skropienie warstw konstrukcyjnych bitumicznych;
- Oczyszczenie warstw konstrukcyjnych bitumicznych;
- Frezowanie istniejącej nawierzchni jezdni;
- Wykonanie poboczy z kruszywa łamanego fr. 0-31,5mm;
- Wykonanie drogi dla pieszych z kostki brukowej betonowej;
- Wykonanie odwodnienia drogi za pomocą spadków poprzecznych, podłużnych a także rowów rozsączająco-odparowujących oraz korytek krakowskich.

Podstawowe parametry projektowanej drogi:

- Szerokość jezdni – 5,50 m
- Dodatkowa szerokość o naw. Bitumicznej wchodząca w szerokość skrajni jezdni – 0,30 m
- Szerokość poboczy – 0,75 m
- Długość odcinka – 2 896 m
- Powierzchnia jezdni asfaltowej – ok. 17 500 m^2
- Powierzchnia poboczy z kruszywa – ok 2200 m^2
- Powierzchnia opaski jezdni z kostki brukowej betonowej – ok. 2900 m^2

Ukształtowanie wysokościowe:

- Ukształtowanie poprzeczne drogi – spadek jednostronny 2%
- Ukształtowanie poprzeczne poboczy – spadek jednostronny 6%
- Ukształtowanie poprzeczny opaski jezdni – spadek jednostronny 2%

Odwodnienie:
Odprowadzenie wód opadowych z projektowanych elementów pasa drogowego odbywać się będzie poprzez system spadków podłużnych oraz poprzecznych, a także rowów rozsączająco-odparowujących i korytek prefabrykowanych (krakowskich) na teren pasa drogowego.

Przebieg trasy:
Ustalono kilometraż roboczy:

- Początek opracowania – km 0+000
- Koniec opracowania – km 2+896

Dokumentacja geologiczna:
Z uwagi na występowanie osuwisk na terenie projektowanej inwestycji od ok. KM 2+200,00 do ok. KM 2+896,00 zaleca się wykonanie wszystkich koniecznych dokumentacji geologiczno-inżynierskich.

4. TECHNOLOGIA BUDOWY - WARIANT II (DROGA DLA PIESZYCH)

Konstrukcja nawierzchni jezdni:

- W. ścieralna z betonu asfaltowego AC11S, gr. 5 cm;
- w. wyrównawcza z betonu asfaltowego AC16W (średnia grubość 2-6 cm);
- istniejąca konstrukcja nawierzchni drogi (naw. bitumiczna).

Konstrukcja nawierzchni jezdni - poszerzenie:

- W. ścieralna z betonu asfaltowego AC11S, gr. 4 cm;
- w. wiążąca z betonu asfaltowego AC16W, gr. 4 cm;
- podb. Zas. Kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie fr. 0-31,5 mm, gr. 20 cm
- grunt stabilizowany spoiwem hydraulicznym na miejscu, gr. 15 cm
- istniejąca konstrukcja nawierzchni drogi (naw. bitumiczna).

Konstrukcja nawierzchni drogi dla pieszych:

- W. ścieralna z kostki brukowej betonowej, gr. 8 cm;
- Podsypka cementowo piaskowa; gr. 4 cm;
- Podbudowa zasadnicza: kruszywo łamane fr. 0-31,5 mm, gr. 15 cm;
- Warstwa odsączająca: piasek średnioziarnisty, gr. 15 cm

Połączenie nawierzchni istniejącej z projektowaną:

Połączenie nowych fragmentów jezdni z istniejącymi należy wykonać w sposób zapobiegający powstawaniu spękań odbitych. Pomiędzy warstwą wyrównawczą/ wiążącą a ścieralną należy ułożyć warstwę geosiatki o wytrzymałości co najmniej 80kN/m o szerokości 2,0m (1,0m zakładu na nową i starą nawierzchnię), uprzednio skraplając warstwę wyrównawczą/wiążącą emulsją asfaltową. Przed ułożeniem geosiatki należy wykonać frezowanie istniejącej nawierzchni (średnia głębokość frezowania 2cm). Szczegóły wykonania zawarto w części graficznej opracowania.

Powierzchnia przeznaczona do przejęcia pod projektowany pas drogowy: 3153 m^2

5. CHARAKTERYSTYKA ENERGETYCZNA OBIEKTU

Projektowane roboty nie wymagają zapotrzebowania na żaden rodzaj energii.

6. CHARAKTERYSTYKA EKOLOGICZNA OBIEKTU

- **Rodzaj technologii**

Z funkcjonowaniem projektowanych robót, nie wiąże się stosowanie żadnych technologii.

- **Ewentualne warianty przedsięwzięcia**

Wariant „zerowy” – tzn. rezygnacja z przedsięwzięcia.

- **Przewidywana ilość wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw i energii**

Funkcjonowanie projektowanych robót, nie wymaga zużycia wody, innych surowców i paliw.

- **Rozwiązania chroniące środowisko**

Rozbudowa drogi nie wpływa na ochronę środowiska.

- **Rodzaj i przewidywana ilość wprowadzanych do środowiska substancji lub energii**

Wykonanie rozbudowy drogi nie zmieni ilości wprowadzanych do środowiska substancji ani energii. Nie przewiduje się nadmiaru mas ziemnych.

Projektant:
mgr inż. Paweł Dul
upr. PDK/0292/PWOD/23