

## OPIS TECHNICZNY

dla wykonania przebudowy drogi w ramach zadania pn.:

„Przebudowa drogi gminnej w Ogarce”

Zakres i sposób wykonywania robót:

- roboty przygotowawcze: roboty pomiarowe,
- poszerzenie obustronne jezdni wraz z wykonaniem podbudowy z kruszywa łamanego na poszerzeniach,
- profilowanie nawierzchni tłuczniami,
- wykonanie skropienia podbudowy z kruszywa łamanego asfaltem,
- wykonanie warstwy wiążącej z mieszanki mineralno – bitumicznej,
- wykonanie skropienia warstwy wiążącej asfaltem,
- wykonanie warstwy ścieralnej z mieszanki mineralno - bitumicznej,
- ścinanie poboczy,
- wykonanie utwardzonych poboczy z kruszywa łamanego mineralnego.

Zakres robót obejmuje w/w prace mieszczące się w granicach pasa drogowego w/w drogi gminnej. Długość remontowanego odcinka drogi wynosi 269,30 metrów. Teren na którym planowany jest remont drogi nie jest wpisany do rejestru zabytków i nie podlega ochronie konserwatorskiej.

Istniejąca droga jest w złym stanie technicznym, spowodowanym uszkodzeniem istniejącej nawierzchni tłuczniowej poprzez długoletnią eksploatację.

W wyniku wizualnej oceny stanu nawierzchni stwierdzono:

- niewłaściwe spadki poprzeczne jezdni,
- liczne deformacje profilu poprzecznego,
- niewłaściwe spadki poprzeczne poboczy gruntowych,
- liczne ubytki i zaniżenia w nawierzchni tłuczniowej.

Parametry przebudowanej drogi:

- szerokość jezdni: 3,50 m,
- pobocza z kruszywa o szerokości 0,25 m,
- korona drogi o szerokości 4,00 m.

Profil podłużny drogi po remoncie ulegnie zmianie poprzez podniesienie niwelety.

Nowa niweleta drogi gminnej z istniejącymi spadkami poprzecznymi zapewni powierzchniowe odwodnienie drogi. Po wykonaniu remontu nawierzchnia drogi będzie mieć szerokość 3,20 m. Pobocza o szerokości 0,75 m. Pochylenie poprzeczne drogi dwustronne ze spadkami 2%.

Pochylenie poprzeczne poboczy ze spadkiem na zewnątrz drogi o wartości 6%.

Istniejące pochylenie poprzeczne drogi ulegnie zmianie poprzez właściwe wyprofilowanie istniejącej nawierzchni co ułatwi spływ wody opadowej.

Planuje się następujący układ warstw konstrukcyjnych jezdni:

- istniejąca nawierzchnia tłuczniowa,
- podbudowa na poszerzeniach z kruszywa łamanego o frakcji 0 – 31,5 mm gr. 30 cm po zagęszczeniu
- warstwa profilująca z kruszywa łamanego o frakcji 0 – 31,5 mm gr. 15 cm po zagęszczeniu na całej szerokości jezdni,

- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W dla kategorii ruchu KR 1-2 o grubości 5 cm po zagęszczeniu na całej szerokości jezdni,
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S dla kategorii ruchu KR 1-2 o grubości 4 cm po zagęszczeniu na całej szerokości jezdni,
- pobocza o szerokości 0,25 m z kruszywa łamanego o frakcji 0 - 31,5 mm o grubości 10 cm po zagęszczeniu.

Planowany remont drogi nie będzie wpływał szkodliwie na środowisko i jego wykorzystanie, gdyż:

- nie ulegnie zwiększeniu emisja zanieczyszczeń gazowych, a wręcz ulegnie zmniejszeniu poprzez poprawę stanu technicznego nawierzchni,
- nie ulegnie zmianie emisja hałasu oraz wibracji, a także promieniowania, nowa nawierzchnia spowoduje wyciszenie ruchu,
- wody podziemne nie zostaną naruszone, gdyż na żadnym odcinku drogi nie przewiduje się wykonania wykopów do poziomu wód gruntowych.
- droga w żaden sposób nie wpłynie na zwiększenie zagrożenia pożarowego, lecz ułatwi dojazd do wszystkich zabudowań przy trasie drogi, co jest znaczące przy powstaniu tego typu zagrożenia.