

Opis techniczny

1. Przedmiot i zakres opracowania

Dokumentacja kosztorysowa „**Poprawa infrastruktury komunikacyjnej Gminy Czarny Dunajec-przebudowa drogi ‘ Bugaj ’, nr K360313, dz. ew. nr 6162/7, km 0+000-0+635** „ w Podszklu
Powyższa inwestycja przewidziana do realizacji w ramach Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich w latach 2016-2020.

Przebudowa obejmuje :

- przebudowę istniejącej konstrukcji jezdni i podbudowy
- przebudowa istniejących zjazdów
- przebudowa istniejących urządzeń bezpieczeństwa ruchu
- poprawa istniejącego systemu odwodnienia

2. Istniejący stan zagospodarowania

Projektowana droga przebiega w terenach o zabudowy rozproszonej .
Droga gminna posiada nawierzchnię o przekroju drogowym z nieregularnymi poboczami, o szerokości 3,0 m.

a. km 0+000-0+205

nawierzchnia bitumiczna z pęknięciami podłużnymi i poprzecznymi zlokalizowanymi głównie przy krawędziach jezdni

b. km 0+205-0+435

nawierzchnia żwirowa słaba grub. ~10 cm

c. km 0+430-0+635

nawierzchnia tłuczniowa na podbudowie z kruszywa łamanego grub. ~ 20 cm

Stan nawierzchni konstrukcji jezdni określa się jako :

- a. wymagający przebudowy nawierzchni bitumicznej
- b. zły – wymagający pełnej przebudowy.
- c. niewystarczający – wymagający wzmocnienia górnej warstwy podbudowy i wykonania nawierzchni bitumicznej

Odwodnienie drogi poprzez spadki nawierzchni do częściowo drożnych rowów umocnionych sciekami oraz na tereny przyległe (działki prywatne).

3. Projektowany stan zagospodarowania oraz parametry techniczne

Dla przedmiotowej drogi nie stosuje się przepisów Rozp. MT i GM DU 1999 nr 43, poz. 430 z dnia 2/03/99 zgodnie z zapisem w Dziale I , § 2.
Projektowana geometria remontowanej drogi, oparta na założeniu pozostawienia dotychczasowego przebiegu nie wykraczając poza istniejący pas drogowy.

Zakres robót drogowych uwzględnia :

- a. przebudowę nawierzchni polegającą na wykonaniu siatki przeciwspekaniowej oraz dwóch warstw bitumicznych nawierzchni (w-stwa wiążąca i ścieralna)
- b. pełną przebudowę konstrukcji podbudowy i nawierzchni
- c. przebudowa poprzez wykonanie dodatkowej górnej w-stwy podbudowy z tłucznia i dwuwarstwowej nawierzchni bitumicznej
- d. Odwodnienie powierzchniowe jezdni, zapewnią spadki poprzeczne i podłużne poprzez rowy umocnione ściekami i ażurami betonowymi do przepustów i naturalnych odbiorników

e. Całość powinna spełniać n/w parametry dla klasy drogi D

- prędkość projektowa	Vp = 40/50 [km/h]
- kategoria ruchu	KR2
- szerokość jezdni	3,00 m
- szerokość pobocza	0,25 m
- spadek poprzeczny	2 %

4. Projektowana konstrukcja nawierzchni i podbudowy

km 0+000-0+205

- 4 cm - warstwa ścieralna z masy mineralno-asfaltowej AC 11S, szer. 3,0 m
- 4 cm - warstwa wiążąca z masy mineralno-asfaltowej AC 16W, szer. 3,1 m
- geosiatka przeciwspekaniowa po warstwy bitumiczne

km 0+205-0+435

- 4 cm - warstwa ścieralna z masy mineralno-asfaltowej AC 11S, szer. 3,0 m
- 4 cm - warstwa wiążąca z masy mineralno-asfaltowej AC 16W, szer. 3,1 m
- 10 cm – warstwa górna podbudowy z kruszywa łamanego 4-31,5 mm, szer. 3,25 m
- 25 cm – warstwa dolna podbudowy z kruszywa łamanego 31,5-63 mm, szer. 3,25 m
- Geotkanina separacyjno-wzmacniająca 20/20 kN/m.

km 0+435-0+635

- 4 cm - warstwa ścieralna z masy mineralno-asfaltowej AC 11S, szer.,3,0 m
- 4 cm - warstwa wiążąca z masy mineralno-asfaltowej AC 16W, szer. 3,1 m
- 10 cm – warstwa górna podbudowy z kruszywa łamanego 4-31,5 mm, szer. 3,25 m
- geosiatka zbrojeniowa 20/20 kN/m

Konstrukcja nawierzchni winna być wykonana na podłożu sprowadzonym do kategorii G1, charakteryzującym się wartością wskaźnika zagęszczenia $I_s = 1,0$ oraz wtórnym modułem zagęszczenia $E = 100$ MPa.

