**OPIS TECHNICZNY**

**dla dokumentacji technicznej**

**pn. Przebudowa drogi gminnej nr 103571 R Dąbrówka Wisłocka – Zapłocie w granicach pasa drogowego polegająca na wykonaniu nawierzchni asfaltowej (na odcinku 720 m)**

1. **Podstawa i zakres opracowania.** 
   1. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 z 14 maja 1999r, poz. 430 z późn. zmianami)
   2. Zlecenie inwestora remontu tj. Gminy Radomyśl Wielki
   3. Kopia mapy ewidencyjnej,
   4. Kopia mapy zasadniczej
   5. Wypis z ewidencji gruntów

1.6 Wizja w terenie i niezbędne pomiary uzupełniające

1. **Dane wyjściowe.**
   1. Mapa sytuacyjna w skali 1:1000.
   2. Pomiary w terenie.
   3. Ruch lekki KR1
   4. Prędkość projektowa 30km/h
   5. Droga o jednym pasie ruchu z ulepszonymi poboczami umożliwiającymi rozmijanie.
   6. Droga klasy „D”
2. **Stan istniejący.**
   1. Droga publiczna Dąbrówka Wisłocka - Zapłocie dz. gr. nr ewid. 1510/2 i 1504/2 ma początek na skrzyżowaniu z drogą powiatową Podleszany- Rydzów- Dąbrówka Wisłocka - Zasuw nr 1169 R w miejscowości Dąbrówka Wisłocka, natomiast koniec drogi jest na skrzyżowaniu z drogą powiatową Radomyśl Wielki- Dąbrówka Wisłocka – Nagoszyn nr 1182 R w miejscowości Dąbrówka Wisłocka. Cały odcinek nie jest przedmiotem opracowania lecz odcinek o dług. 720 m. Przebieg drogi szlakowy.
   2. Odcinek objęty opracowaniem o długości 720 m posiada nawierzchnię utwardzoną kamieniem (kruszywem łamanym) śr. gr. 12 cm o szer. 3,8 – 4,5 m wykonaną w latach 80-90 tych jest ona w stanie technicznym dostatecznym. Nośność podłoża należy ocenić jako dobrą, ponieważ nie występują w zasadzie w ogóle zjawiska typu kolein nawierzchni. Na całej długości objętej opracowaniem występują nieliczne dołki o głębokości do 6 cm będące wynikiem gorszej jakości kruszywa i eksploatacji drogi. Droga przebiega przez teren luźnej zabudowy i stanowi głównie drogę dojazdową do przyległych posesji i pól o natężeniu ruchu kat. max KR1. Z uwagi na niewystarczającą nośność i szerokość istniejącej nawierzchni przyjęto następującą technologię jej remontu (jak w pkt 4.4).

**4. Stan projektowany.**

**4.1. Sytuacja.**

Uwzględniając stan istniejący przedmiotowej drogi należy zastosować następujące rozwiązania w celu dostosowania ich parametrów do obecnych wymogów technicznych i natężenia ruchu.

Zastosowano następujące rozwiązania:

- 4 cm – w-wa ścieralna z betonu asfaltowego o szer. 3,3 m - 4 cm – w-wa wiążąca z betonu asfaltowego o szer. 3,4 m   
- 12 cm podbudowa dolna z kruszywa łamanego o uziarnieniu ciągłym 0-63 mm

- 8 cm podbudowa górna z kruszywa łamanego o uziarnieniu ciągłym 0-32 mm  
- obustronne pobocza ziemne utwardzone kruszywem łamanym 0/32 mm o szer.0,3 - 0,5 m.

Planowane roboty nie mogą wykraczać w żadnym przypadku poza istniejący zarys sytuacyjny poszczególnych elementów i zamkną się w całości w granicach działek będących pasem drogowym drogi publicznej.

**4.2. Układ wysokościowy**

Przekrój podłużny istniejącego terenu określono na podstawie dokonanych pomiarów geodezyjnych dokonanych przez projektanta. Zasadniczy wpływ na projekt niwelety drogi miały następujące czynniki:

* Bezpieczeństwo użytkowników,
* Dostosowanie niwelety do istniejącego ukształtowania terenu,
* Konieczność dowiązania się niwelety do stanu istniejącego na włączeniach,
* Remontu nawierzchni istniejącej poprzez nałożenie dodatkowych warstw kruszywa oraz warstw z betonu asfaltowego,
* Właściwe odwodnienie korpusu drogowego (zwiększono spadek poprzeczy jezdni do 2% i poboczy do 6%).

**4.3. Odwodnienie**

Odwodnienie liniowe pozostaje w stanie istniejącym.

**4.4. Konstrukcja nawierzchni:**

Przyjęto następującą konstrukcję nawierzchni:

**4 cm** - w-wa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S dla ruchu KR1, **4 cm** - w-wa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W dla ruchu KR1, **12 cm** podbudowa dolna z kruszywa łamanego o granulacji 0-63 mm, stabilizowanego mechanicznie. **8 cm** podbudowa dolna z kruszywa łamanego o granulacji 0- 32 mm, stabilizowanego mechanicznie.

**5. Emisja zanieczyszczeń.**

Remont drogi gminnej polegający na przywróceniu pierwotnych jej parametrów nie będzie miał żadnego wpływu na natężenie ruchu pojazdów ani na jego strukturę w związku, z czym będzie w zasadzie neutralna w zakresie emisji zanieczyszczeń, a dzięki poprawie parametrów drogi poprzez zapewnienie płynności jazdy przyczyni się do zmniejszenia zużycia paliwa oraz do znacznego obniżenia hałasu.

**Przebudowa drogi nie spowoduje wzrostu emisji zanieczyszczeń powyżej 20%**

**6. Wycinka drzew.**

Zakres robót przewidzianych przy przebudowie nie przewiduje wycinki drzew.

**7. Tereny ochrony konserwatorskiej.**

Teren na którym przebiega odcinek drogi przewidziany do przebudowy nie podlega ochronie konserwatorskiej.

**8. Projektowane zabezpieczenie urządzeń inżynieryjnych – uzbrojenia terenu:**

W obrębie drogi nie projektuje się zabezpieczenia urządzeń inżynieryjnych.

**9.Oddziaływanie na środowisko:**

Przebudowa drogi gminnej nie spowoduje zagrożeń dla środowiska i nie wpłynie na pogorszenie jego stanu oraz wzrostu emisji pyłów do atmosfery powyżej 20%. Inwestycja nie znajduje się na obszarze objętym programem „ Natura 2000”.