**OPIS TECHNICZNY**

**Do przebudowy drogi gminnej w m. Iłowo-Osada ul. Dolna**

### I. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest opis techniczny przebudowy drogi gminnej w m. Iłowo-Osada ul. Dolna

Przy opracowaniu wykorzystano następujące materiały:

-mapy sytuacyjno-wysokościowe w skali 1:500 dostarczone przez inwestora

-pomiary w terenie,

-Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych

-Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych.

-Katalog Szczegółów Drogowych.

-Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2

marca 1999 w sprawie warunków technicznych , jakim powinny

odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j Dz.U. 2016 poz. 124z póź zmian)

-„Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach” załącznik do nr 220 Dz.U. z 2003 roku

-uzgodnienia techniczne z inwestorem.

### II. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Istniejąca droga gminna posiada nawierzchnię bitumiczną o średniej szerokości 3,50m. Spękaną z ubytkami i deformacjami. Pas drogowy posiada zmienną szerokość.

## III.STAN PROJEKTOWANY

Przewiduje się drogę w klasie „D” zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 w sprawie warunków technicznych , jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j Dz.U. 2016 poz. 124). Prędkość projektowa 30 km/h.

**Odcinek objęty przebudową posiada długość 375 m,** początek za zjazdem do sklepu Biedronka , koniec na krawędzi jezdni ul. Kościelnej.

**a) niweleta**

należy ją ukształtować w taki sposób aby dostosować ją do wysokości wjazdów do posesji, istniejących skrzyżowań, nie rezygnując przy tym z płynności przebiegu niwelety.

**b) nawierzchnia jezdni**

konstrukcję nawierzchni jezdni przyjęto dla ruchu KR1 według Załącznika nr 5 do Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 w sprawie warunków technicznych , jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j Dz.U. 2016 poz. 124);

-warstwa wyrównawcza szer. 3,5 m z betonu asfaltowego AC 16W 50/70, w ilości 100kg/m2

-warstwa ścieralna szerokości 3,40 m z betonu asfaltowego AC 11S 50/70, grubości 4 cm po zagęszczeniu,

Pomiędzy warstwami bitumicznymi oraz pomiędzy warstwą podbudowy (istniejąca nawierzchnia bitumiczna) a warstwą bitumiczną projektuje się związanie międzywarstwowe. Jako lepiszcze zaleca się stosować emulsję asfaltową C 60 B3 ZM. Podłoże pod wykonywaną warstwę powinno być skropione w ilości wystarczającej na związanie warstw, bez nadmiaru lepiszcza. Skropienie powinno być wykonane sprzętem mechanicznym zapewniającym równomierność skropienia.

**c) ZJAZDY**

-podbudowa z kruszywa łamanego o ciągłym uziarnieniu frakcji 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie grubości 20 cm po zagęszczeniu,

-warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W 50/70, grubości 4 cm po zagęszczeniu,

-warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S 50/70, grubości 5 cm po zagęszczeniu.

Ww. zjazdy bitumiczne posiadają szerokości wg przedmiarów i skosy 1:1 od strony krawędzi jezdni.

Istniejące zjazdy z kostki betonowej brukowej przewidziano w przedmiarach robót do przełożenia.

**d) pobocza**

Pobocza z kruszywa łamanego o ciągłym uziarnieniu frakcji 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie w warstwie grubości 10 cm i szerokości 0,75 m.

#### IV. TECHNOLOGIA ROBÓT

Technologia robót oraz wymagania dotyczące materiałów, sprzętu , transportu, obmiarów, badań laboratoryjnych, warunków odbioru robót będzie przedstawiona w Szczegółowych Specyfikacjach Technicznych.