

**OPIS TECHNICZNY DO
PRZEBUDOWY DROGI GMINNEJ NR 186011 N (TURZA WIELKA)-
GRANICA GMINY-SKURPIE-GRANICA GMINY-(PIERŁAWKI)
Na odcinku położonym na terenie gminy Płońnica do m. Skurpie
o długości 1588m
OD KM 0+000 DO 1+588
na działce nr 24 obręb Skurpie**

I. PODSTAWA I CEL OPRACOWANIA

Przy opracowaniu projektu wykorzystano następujące materiały:

- plany sytuacyjno-wysokościowe 1:1000 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 (Dz.U. 43/99 poz.430)*
- Specyfikacje Techniczne – GDDP.*
- Uzgodnienia techniczne z inwestorem.*

Celem niniejszego opracowania jest przebudowa drogi gminnej o nawierzchni z pospółki na drogę o nawierzchni bitumicznej oraz wykonanie poboczy żwirowych.

II. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Istniejąca droga posiada nawierzchnię z pospółki o grubości warstwy około 20 cm..

Niweleta istniejącej drogi jest ukształtowana w sposób prawidłowy , posiada płynny przebieg dostosowany do istniejących skrzyżowań i zjazdów.

III. STAN PROJEKTOWANY

Dla przebudowywanego odcinka drogi założono klasę „D” i prędkość projektową 40 km/h 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 (Dz.U. 43/99 poz.430).*

Początek projektowanego odcinka w km 0+000 na granicy gmin Działdowo i Płońnica, koniec w km 1+588 na początku istniejącej nawierzchni bitumicznej w m. Skurpie.

W związku z tym że niweleta istniejącej drogi ukształtowana jest w sposób prawidłowy istnieje jedynie potrzeba wykonania profilowania istniejącej nawierzchni z pospółki oraz jej uzupełnienie warstwą kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie w warstwie grubości 10 cm.

a) podbudowa i nawierzchnia

Konstrukcję nawierzchni dla kategorii ruchu KR1 i podłoża gruntowego G1 przyjęto według załącznika nr 5-Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 43/99 poz.430).

- podbudowa

wyrównanie i wzmocnienie istniejącej podbudowy z kruszywa naturalnego warstwą kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie w warstwie grubości 10 cm po zagęszczeniu, szerokość warstwy – 3,12 m

- nawierzchnia

a) projektowana warstwa ścieralna z mieszanki mineralno-asfaltowej (asfaltobetonu 0/12,8) dla KR1, PN-S-96025, grubości 4 cm po zagęszczeniu. szerokość warstwy – 3,00m

b) projektowana warstwa wiążąca z mieszanki mineralno-asfaltowej (asfaltobetonu 0/16) dla KR1, PN-S-96025, grubości 4 cm po zagęszczeniu, szerokość warstwy – 3,12 m

c) spadki poprzeczne daszkowe 2%, jedynie na długości łuku poziomego W1 pochylenie jednostronne 3%.

b) pobocza

Projektuje się pobocza żwirowe grubości 20 cm o szerokości po 1,5 m i o pochyleniu poprzecznym 6% od jezdni.

IV. ODWODNIENIE

Odwodnienie grawitacyjne do istniejących rowów drogowych.

V. TECHNOLOGIA ROBÓT

Roboty należy wykonywać zgodnie z załączonymi Szczegółowymi Specyfikacjami Technicznymi.

KRZYSZTOF CHYLINSKI
 technik dróg i mostów
 upr. budowl. nr ewid. 86/94