**Egz. Nr 1**

**Modernizacja drogi gminnej Myscowa – Bucznik – II Etap w km 1+026 – 2+366**

**Inwestor: Gmina Krempna z siedzibą Krempna 85**

**38-232 Krempna**

**Projektant:** *mgr inż. Jan Bugała*

wrzesień 2024 r.

**Opis techniczny**

**Modernizacja drogi gminnej Myscowa – Bucznik – II Etap**

**w km 1+026 – 2+366**

Projektowane przedsięwzięcie inwestycyjne dotyczy II-go etapu modernizacji drogi gminnej Myscowa – Bucznik na odcinku usytuowanym w km 1+026 – 2+366, na działkach o nr ewid. 927, 926, 925, 924, 922/1 i 922/2 w miejscowości Myscowa. Na w/w przebiegu, drogę czterokrotnie przecinają brody meandrującego, istniejącego w tym rejonie cieku wodnego, dzieląc przyjętą do modernizacji drogę na 5 odcinków. Brody urządzone są w km: 1+507 – 1+524, 1+643 – 1+655, 1+705 – 1+720 i 1+759 – 1+775. Projektowane roboty inżynieryjno – drogowe związane z modernizacją przedmiotowego obiektu przewidziane są tylko w obrębie istniejącego pasa drogowego, z całkowitym wyłączeniem występujących w ciągu drogi fragmentów działki wodnej nr ewid. 949/2. Modernizowane odcinki drogi gminnej Myscowa – Bucznik usytuowane są w km: 1+026 – 1+507, 1+524 – 1+642, 1+655 – 1+705, 1+720 – 1+760 i 1+776 – 2+366. Utwardzone prefabrykowanymi, żelbetowymi płytami drogowymi odcinki koryta potoku w obrębie występujących brodów, umożliwiają ich przekroczenia przy niskich i średnich stanach wody. Aktualnie droga posiada podbudowę wraz z jezdnią o nawierzchni z kruszyw kamiennych o zmiennej szerokości od 3,30 m do 4,20 m., z obustronnymi, wymagającymi ścięcia, gruntowo – żwirowymi poboczami, przerośniętymi niską roślinnością trawiastą. Odwodnienie pasa drogowego zapewniają odcinki lewostronnych i prawostronnych przydrożnych rowów odwadniających Projektowana modernizacja drogi zachowuje dotychczasową szerokość jezdni z uwzględnieniem obustronnego ukształtowania, utwardzenia i wyprofilowania poboczy, jak również wyczyszczenia i doprowadzenia do należytego stanu technicznego wszystkich odcinków rowów, niezbędnych do sprawnego odprowadzania wód deszczowych i roztopowych spływających z powierzchni pasa drogowego. Podłoże pod projektowaną konstrukcyjną, górną warstwę podbudowy powinno być prawidłowo mechanicznie wyprofilowane i zagęszczone. Zdeformowane odcinki nawierzchni jezdni drogowej oraz powstałe koleiny wymagają wyrównania, wyprofilowania i wzmocnienia kamiennym kruszywem łamanym o uziarnieniu 31,5 – 63 mm. Projektowaną górną warstwę podbudowy o grubości 12 cm po zagęszczeniu, należy ułożyć z mieszanki tłuczniowej (uziarnienie ciągłe do 31,5 mm) na całej powierzchni jezdni i poboczy modernizowanych odcinków drogi. Na tak przygotowanym podłożu, wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej zaprojektowane zostało w technologii dwuwarstwowej, tj. warstwa wiążąca o grubości 5 cm + warstwa ścieralna 4 cm po zagęszczeniu. Do ich ułożenia należy zastosować masę mineralno – asfaltową, grysowo – żwirową, KR 1-2 z betonu asfaltowego AC 11 S, z 2% spadkiem poprzecznym w kierunku skrajnych krawędzi pasa drogowego. Po wykonaniu nowej nawierzchni bitumicznej, obustronne pobocza drogowe o szerokości 50 cm jak również istniejące zjazdy oraz skrzyżowania z wewnętrznymi drogami dojazdowymi należy wyrównać, wyprofilować i utwardzić mieszanką tłuczniową, o grubości warstwy 9 cm po zagęszczeniu. Wszystkie połączenia dojazdów przyjętych w niniejszym opracowaniu modernizowanych odcinków drogi z krawędziami brodów występującymi wzdłuż granicy działki wodnej muszą być ukształtowane w sposób płynny, bez możliwości powstania jakichkolwiek uskoków i nierówności, mogących negatywnie wpływać na warunki użytkowe obiektu. Szczegółowe rozwiązanie tego elementu pokazane zostało w części rysunkowej niniejszej dokumentacji technicznej. Wzdłuż obustronnych krawędzi korony drogi w obrębie przepustu poprzecznego występującego w km 2+131, po zdemontowaniu zniszczonych ochronnych poręczy rurowych, należy zamontować stalowe drogowe bariery energochłonne.

Parametry techniczne drogi po wykonanej modernizacji:

- droga klasy D

- średnia szerokość jezdni – 3,70 m

- szerokość poboczy – 50 cm

- obciążenie - 80 kN/oś

- droga jednojezdniowa, dwukierunkowa

- kategoria ruchu KR1

Wszystkie projek Wszystkie projektowane roboty inżynieryjno - drogowe wykonywane będą w obrębie istniejącego pasa drogowego. Planowane roboty nie zmienią statusu drogi, nie spowodują pogorszenia stanu technicznego istniejących obiektów budowlanych, jak również nie prowadzą do powstania nowych, dotychczas nie istniejących. Przeprowadzona modernizacja drogi zachowuje istniejącą organizację ruchu. Nie zmieni się również istniejący system zagospodarowania wód opadowych spływających z pasa drogowego.

Opis wykonał: *mgr inż. Jan Bugała*