

Opis stanu istniejącego.

Projektowany odcinek drogi jest przedłużeniem istniejącej nawierzchni bitumicznej.

Droga na odcinku od km 0+000 do km 0+267 posiada nawierzchnię częściowo gruntową, brukową oraz żuźlową.

Od km 0+267 do km 0+590 bitumiczną gdzie występują nierówności, wyboje oraz zawyżone pobocza. Na całym odcinku drogi brak jest rowów przydrożnych.

Obecnie droga pełni funkcję komunikacji lokalnej obsługującej znajdujące się w sąsiedztwie tereny produkcji rolnej oraz pojedyncze zabudowania rolnicze.

Opis stanu projektowanego.

Dla każdego rodzaju istniejącej nawierzchni przyjęto odpowiednią technologią wykonania robót:

- a. odcinek od km 0+000 do km 0+010= 10 m
odcinek od km 0+176,5 do km 0+267= 90,5 m
w technologii:
 - przebudowa z tłuczni kamienno 0/31,5 mm grubości 20 cm.
 - Warstwa wiążąca z masy mineralno- bitumicznej grubości 4 cm (100 kg/m²)
 - warstwa ściernalna z masy mineralno -bitumicznej grubości 4cm /100kg/m²)
- a. odcinek od km 0+010 do km 0+176,5 poszerzenie na odcinku nawierzchni brukowcowej o szerokości 2,3 m i dług. 166,5 m
w technologii:
 - warstwa odsączająca piasku grubości 15 cm.
 - Podbudowa z tłuczni kamienno 0/31,5 mm grubości 20 cm.
 - Warstwa wiążąca z masy mineralno – bitumicznej grub. 4 cm (100kg/m²)
 - warstwa ściernalna z masy mineralno – bitumicznej grub. 4 cm (100kg/m²)
- a. odcinek od km 0+267 do km 0+342,5= 75,5 m na istniejącej nawierzchni bitumicznej
w technologii:
 - pojedyncze powierzchniowe utrwalenie nawierzchni przy użyciu asfaltowej emulsji kationowej szybko rozpadowej 70% i grysów bazaltowych kl.I frakcji 5/8 mm.
- a. Odcinek od km 0+342,5 go km 0+590 = 247,5 m
w technologii:
 - wykonanie warstwy profilowej z masy mineralno- bitumicznej w ilości 75kg/m² grub. 3 cm,
 - pojedyncze powierzchniowe utrwalenie nawierzchni przy użyciu asfaltowej emulsji kationowej szybko rozpadowej 70% i grysów bazaltowych kl, I frakcji 5/8 mm
- a. w km 0+000 wykonanie przepustu pod drogą z rur Percor OPTIMA śr. 40 cm o długości 12.5m,
- b. w km 0+238 przebudowa przepustu śr. 60 cm z ist. Rur betonowych na przepust z rur Percor Optima śr. 60 cm o długości 10 m,
- c. na odcinku od km 0+000 do km 0+267 odtworzenie rowów przydrożnych,
- d. na odcinku od km 0+000 do km 0+590 ścinka i regulacja poboczy, szer. 1,25 m.

Przekrój poprzeczny.

Zaprojektowano przekrój poprzeczny jezdni daszkowy (2%) oraz pobocza gruntowe o szerokości 1,25 m i spadku 6%.

Odwodnienie.

Zaprojektowano odwodnienie powierzchniowe z odprowadzeniem wód odpadowych z nawierzchni drogi w otaczający teren i do projektowanych rowów.

Bezpieczeństwo i ochrona zdrowia.

Realizacja przedmiotowego obiektu drogowego nie stwarza wysokiego ryzyka powstania zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia ludzi. Prace nie będą prowadzone na wysokościach ani w głębokich rowach.

Zakłada się, że roboty będą wykonywane zarówno ręcznie jak i mechanicznie sprzętem ciężkim.

Wpływ obiektu budowlanego na środowisko

Przyjęte rozwiązania budowlane nie wpływają ujemnie na środowisko przyrodnicze, zdrowie ludzi sąsiednie obiekty.

Inwestycja nie narusza istotnych interesów właścicieli działek sąsiednich i nie wywołuje negatywnego oddziaływania na środowisko.

Uwagi końcowe.

Roboty należy prowadzić zgodnie ze sztuką budowlaną, z zachowaniem obowiązujących w tym zakresie wymogów normowych oraz przepisów przeciwpożarowych i BHP.

Przed przystąpieniem do robót należy zapoznać się szczegółowo z planszą uzbrojenia podziemnego.

Wszystkie roboty należy prowadzić w sposób umożliwiający przejazd pojazdów specjalnych i dojazd do przyległych gospodarstw rolnych.