

PROJEKT TECHNICZNY

Inwestycja:

**Remont drogi wewnętrznej rolniczej na dz. nr 235/5, 233/2, 236/3, 238/2,
238/6, 238/7, 238/8
w Gorzkowie
km 0+008 - 0+221**

Lokalizacja:

**Gmina Wieliczka, obręb Gorzków,
dz. nr 235/5, 233/2, 236/3, 238/2, 238/6, 238/7, 238/8**

Inwestor:

**GMINA WIELICZKA – Gminny Zarząd Dróg w Wielicze
ul. Lednicka 16a
32-020 Wieliczka**

Projektant:

mgr inż. Jan Szura

Opracował:

**mgr inż. Jan Szura
mgr inż. Marcin Szura
inż. Jakub Szura**

Data opracowania: Styczeń 2022 r.

OPIS TECHNICZNY

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA:

Przedmiotem niniejszego opracowania jest dokumentacja techniczna remontu istniejącej drogi wewnętrznej rolniczej położonej na działkach nr 235/5, 233/2, 236/3, 238/2, 238/6, 238/7, 238/8 w miejscowości Gorzków w km 0+008 - 0+221, opracowana na potrzeby zgłoszenia robót budowlanych nie wymagających pozwolenia na budowę. Cały odcinek drogi objęty robotami drogowymi ma długość 213 m.

Na potrzeby zarządcy drogi, cały remont drogi przewidziano w jednym etapie i ujęto w niniejszej dokumentacji.

Zakres robót obejmuje korytowanie, wykonanie nowej warstwy jezdni z betonu asfaltowego o szerokości 3,00 m i utwardzenie poboczy o szerokości 0,50 wraz z konserwacją odwodnienia drogi.

W zakresie konserwacji odwodnienia projektuje się remont wlotu i wylotu istniejącego przepustu fi600 narzutem kamiennym, a także odmulenie istniejącego rowu ziemnego.

2. ZAŁOŻENIA PROJEKTOWE:

- Klasa techniczna drogi: *D (droga dojazdowa)*;
- Kategoria ruchu: *KR 2*;
- Konstrukcja nawierzchni: *podatna (beton asfaltowy na podbudowie z kruszywa)*;
- Szerokość jezdni zgodna z dotychczasową: *śr. 3,00 m*;
- Pobocza: *obustronne wzmocnione kruszywem rozszczajającym, szerokości 0,50 m*;
- Odwodnienie drogi: *w km 0+008 – km 0+157: powierzchniowe - odprowadzenie wody za pomocą pochylenia poprzecznego i podłużnego drogi; w km 0+157 – km 0+221: odprowadzenie wody za pomocą pochylenia poprzecznego i podłużnego drogi, a następnie przez odwodnienie w postaci istniejącego rowu ziemnego do obecnych odbiorników wody.*

3. PODSTAWA OPRACOWANIA:

- Podstawą opracowania niniejszej dokumentacji jest:

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999.r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
- Mapa zasadnicza w skali 1:500.
- Uzgodnienia zawarte z inwestorem.
- Wizja lokalna i pomiary uzupełniające w terenie.

4. CHARAKTERYSTYKA STANU ISTNIEJĄCEGO:

Droga wewnętrzna rolnicza będąca przedmiotem remontu, stanowi dojazd do położonych bezpośrednio przy niej posesji i działek rolnych. Droga posiada nierówną jezdnię o szerokości ok. 3,00 m oraz pobocza ziemne, a także jednostronny rów w dalszym jej odcinku. Sąsiadujące działki są połączone z drogą za pomocą zjazdów indywidualnych.

5. OPIS WARUNKÓW GRUNTOWYCH:

Podczas wizji terenowej nie stwierdzono niekorzystnych zjawisk geodynamicznych, ani wysokiego stanu wód gruntowych. Na podstawie obserwacji podłoże gruntowe można zaliczyć do grupy nośności G3.

Z uwagi na charakter projektowanego obiektu, remontowany odcinek drogi wewnętrznej rolniczej należy zaliczyć do I kategorii geotechnicznej posadowienia. Warunki wodne określono jako przeciętne.

6. OPIS ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH

6.1. Przebieg sytuacyjny: Zgodnie z ustaleniami z inwestorem przebieg remontowanego odcinka drogi, jak i szerokość jezdni, pozostają zgodne ze stanem istniejącym. Zawarte w projekcie rozwiązania sytuacyjne są optymalne pod względem uzyskania wymaganych parametrów technicznych, określonych punkcie 2 niniejszego opisu.

Na całym remontowanym odcinku drogi (km 0+008 – 0+221) przewidziano szerokość jezdni 3,00 m oraz pobocza obustronne utwardzone za pomocą kruszywa rozsączającego fr. 4/31,5 o szerokości 0,50m. W miejscu istniejących zjazdów do przyległych posesji na szerokości pobocza drogi zostanie wykonana nawierzchnia mineralno-bitumiczna na podbudowie z kruszywa łamanego.

5.2. Niweleta drogi: Niweletę drogi na całym odcinku (w km 0+008 – 0+221) należy dostosować do istniejącego ukształtowania terenu i dotychczasowych spadków podłużnych drogi, w uzgodnieniu z inspektorem nadzoru inwestorskiego.

5.3. Konstrukcja nawierzchni: Mając na uwadze kategorię ruchu i klasę drogi, a także istniejące warunki terenowe, zaprojektowano następującą konstrukcję wzmocnienia nawierzchni jezdni:

W km 0+008 – 0+138:

Na całej szerokości jezdni zostanie wykonana nawierzchnia mineralno-bitumiczna w trzech warstwach:

- wzmocnienie dolnej warstwy podbudowy z kruszywa kruszywem łamanym 0/63 gr.≈12cm;
- górna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/31,5 grubości 10cm;
- nawierzchnia z betonu asfaltowego AC 11 S dla KR-2 grubości 6 cm.

Planuje się również utwardzenie obustronnych poboczy za pomocą kruszywa rozsączającego 4/31,5 o gr. 12 cm.

W km 0+138 – 0+221:

Dodatkowe wzmocnienie krawędzi jezdni poprzez wymianę istniejącej podbudowy z kruszywa na szerokości 0,50 m na dwie warstwy podbudowy:

- podbudowę pomocniczą z żużla wielkopieczowego gr. 25 cm;
- warstwę odcinającą z wysiewek żużlowych gr. 10 cm.

Na całej szerokości jezdni zostanie wykonana nawierzchnia mineralno-bitumiczna w trzech warstwach:

- wzmocnienie dolnej warstwy podbudowy z kruszywa łamanym 0/63 gr.≈12cm;
- górna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/31,5 grubości 10cm;
- nawierzchnia z betonu asfaltowego AC 11 S dla KR-2 grubości 6 cm.

Planuje się również utwardzenie obustronnych poboczy za pomocą kruszywa rozsządzającego 4/31,5 o gr. 12 cm.

Na istniejących zjazdach do przyległych posesji, na szerokości poboczy należy wykonać nawierzchnię o następującej konstrukcji:

- podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego grubości 12 cm;
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego grubości 10 cm;
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego grubości 5 cm.

Podczas realizacji robót należy zadbać, by zapewnić możliwość skomunikowania każdego z istniejących zjazdów z drogą objętą robotami.

5.4. Odwodnienie: Remont drogi nie zmieni kierunku spływu wód opadowych, woda w dalszym ciągu będzie spływała jak dotychczas, do rowów przydrożnych. System odwodnienia zostanie poddany konserwacji poprzez:

- remont wlotu i wylotu istniejącego przepustu fi600 narzutem kamiennym (w km 0+014)
- oczyszczenie z namułu i porostów istniejącego rowu (w km 0+157 – 0+221);
- oczyszczenie z namułu wszystkich istniejących przepustów pod zjazdami i pod drogą.

5.5. Przekrój poprzeczny: Spadek poprzeczny jezdni będzie dostosowany do warunków terenowych i ukształtowania naturalnej zlewni terenu. Spadki poprzeczne jezdni będą wynosiły 2%, natomiast poboczy 6%:

- w km 0+008 – 0+157 przewidziano przekrój daszkowy
- w km 0+157 – 0+221 przewidziano spadek jednostronny, w kierunku rowu

7. INFORMACJE O CHARAKTERZE I CECHACH ZAGROŻEŃ I KORZYŚCI DLA ŚRODOWISKA:

Przedmiotem inwestycji nie jest budowa nowej drogi, lecz remont obiektu istniejącego w istniejących liniach rozgraniczających drogę oraz wzmocnienie podbudowy i nawierzchni drogi, mające na celu polepszenie parametrów technicznych – dlatego realizacja nie będzie miała negatywnego wpływu na środowisko naturalne. Zastosowane zostaną wyłącznie materiały pochodzenia naturalnego, dopuszczone do użytku w budownictwie drogowym.

Poprawa parametrów technicznych usprawni płynność ruchu kołowego, a w efekcie przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa i komfortu użytkowników. Inwestycja nie jest zadaniem mogącym znacząco wpływać na środowisko naturalne, dlatego nie wymaga sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko zgodnie z wymogami określonymi w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 24 września 2002 r. w sprawie szczegółowych kryteriów związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz.U.Nr197,poz.1490 z późn. zm.).

8. UWAGI KOŃCOWE:

Wszystkie roboty budowlane należy wykonać z należytą starannością, pod ścisłym nadzorem osób posiadających odpowiednie uprawnienia budowlane do kierowania, nadzorowania oraz kontrolowania budowy i robót w specjalności drogowej.

W czasie robót należy pamiętać o odpowiednim oznakowaniu robót, a po ich zakończeniu należy przywrócić organizację ruchu do stanu sprzed remontu.

Opracował: