

PROJEKT TECHNICZNY

Inwestycja:

Remont drogi wewnętrznej rolniczej na dz. nr 242/2, 242/3, 240/4, 88/4
w Janowicach
km 0+429 - 0+685

Lokalizacja:

Gmina Wieliczka, obręb Janowice,
dz. nr 242/2, 242/3, 240/4, 88/4

Inwestor:

GMINA WIELICZKA – Gminny Zarząd Dróg w Wieliczce
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 242/2, 242/3, 240/4, 88/4 w miejscowości Janowice w km 0+429 - 0+685, opracowana na potrzeby zgłoszenia robót budowlanych nie wymagających pozwolenia na budowę. Cały odcinek drogi objęty robotami drogowymi ma długość 256 m.

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

Zakres robót obejmuje korytowanie, wykonanie nowej warstwy jezdnej z betonu asfaltowego o szerokości 3,00 m (w km 0+468 – 0+631) oraz z kruszywa łamanego (w km 0+631 – 0+685) i utwardzenie poboczy w km 0+468 – 0+631 wraz z konserwacją odwodnienia drogi w km 0+429 – 0+630.

W zakresie konserwacji odwodnienia projektuje się odmulenie istniejącego rowu ziemnego w km 0+429 – 0+468, remont rowu umocnionego elementami betonowymi w km 0+468 – 0+630, a także remont wlotu i wylotu istniejącego przepustu rurowego w km 0+630.

2. ZAŁOŻENIA PROJEKTOWE:

- Klasa techniczna drogi: *D (droga dojazdowa)*;
- Kategoria ruchu: *KR 2*;
- Konstrukcja nawierzchni: *w km 0+429 – 0+631: podatna (beton asfaltowy na podbudowie z kruszywa); w km 0+631 – 0+685: nawierzchnia tłuczniowa*;
- Szerokość jezdni zgodna z dotychczasową: *śr. 2,50 m*;
- Pobocza: *w km 0+429 – 0+468: pobocza istniejące, nie objęte remontem; w km 0+468 – 631: obustronne wzmocnione mieszanką skalno-gruntową, szerokości 0,50 m; w km 0+631 – 0+685: gruntowe o szerokości 0,50 m*;
- Odwodnienie drogi: *w km 0+429 – km 0+630: odprowadzenie wody za pomocą pochylenia poprzecznego i podłużnego drogi, a następnie przez istniejące odwodnienie w postaci korytek oraz rowu ziemnego podlegającego odmuleniu. W km 0+630 – km 0+685: odprowadzenie wody za pomocą pochylenia poprzecznego i podłużnego drogi*;

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 działek rolnych. Droga posiada nierówną jezdnię o szerokości 2,50 m oraz pobocza ziemne, a także jednostronny rów w początkowym jej odcinku.

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+429 – 0+685) przewidziano szerokość jezdni 2,50 m oraz pobocza obustronne – gruntowe (w km 0+429 – 0+468 oraz km 0+631 – 0+685), a także utwardzone za pomocą mieszanki skalno-gruntowej (w km 0+468 – 0+631).

5.2. Niweleta drogi: Niweletę drogi na całym odcinku (w km 0+429 – 0+685) 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 remontowanej nawierzchni jezdni:

W km 0+429 – 0+468:

Na początkowym odcinku zarówno nawierzchnia jak i pobocza nie są objęte remontem. Natomiast należy odmulić istniejący rów prawostronny.

W km 0+468 – 0+631:

Na całej szerokości jezdni zostanie wykonana podbudowa i nawierzchnia w czterech warstwach:

- warstwa odcinająca z wysiewek żuźlowych grubości 10 cm;
- dolna warstwa podbudowy z kruszywa żuźlowego fr. 20/80 grubości 25 cm;
- górna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/63 grubości 15 cm;
- nawierzchnia z betonu asfaltowego AC 11 S dla KR-2 grubości 6 cm.

Planuje się również wzmocnienie obustronnych poboczy za pomocą mieszanki skalno-gruntowej o grubości 15cm.

W km 0+631 – 0+685:

Na całej szerokości jezdni zostanie wykonana konstrukcja jezdni w trzech warstwach:

- warstwa odcinająca z wysiewek żuźlowych grubości 10 cm;
- dolna warstwa podbudowy z kruszywa żuźlowego fr. 20/80 grubości 25 cm;
- górna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/63 grubości 15 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, na pobocza oraz do rowów przydrożnych. System odwodnienia zostanie poddany konserwacji poprzez:

- oczyszczenie z namułu i porostów istniejącego rowu (w km 0+429 – 0+468);
- remont rowu umocnionego elementami betonowymi trapezowymi o głębokości min. 40 cm (w km 0+468 – 0+630);
- remont wlotu i wylotu istniejącego przepustu rurowego w km 0+630;

5.5. Przekrój poprzeczny: Spadek poprzeczny jezdni będzie dostosowany do warunków terenowych i ukształtowania naturalnej zlewni terenu. Spadki poprzeczne jezdni w km 0+468 do km 0+630 będą wynosiły 2%, natomiast poboczy 6%:

7. INFORMACJE O CHARAKTERZE I CECHACH ZAGROZEŃ 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: