

# PROJEKT TECHNICZNY

**REMONT DROGI WEWNĘTRZNEJ/ROLNICZEJ DZ. NR  
158,157/1, 144/8 W GRAJOWIE  
KM 0+000-0+266**

**Inwestor : Miasto i Gmina Wieliczka -  
Gminny Zarząd Dróg w Wieliczce  
ul. Lednicka 16a , 32-020 Wieliczka**

**Projektant: mgr inż. Jan Szura  
32-410 Dobczyce  
Ul. Podlesie 11**

*Luty 2020r.*

# OPIS TECHNICZNY

## **REMONT DROGI WEWNĘTRZNEJ/ROLNICZEJ DZ. NR 158,157/1, 144/8 W GRAJOWIE KM 0+000-0+266**

### 1.PRZEDMIOT OPRACOWANIA:

Przedmiotem niniejszego opracowania jest uproszczona dokumentacja budowlano- wykonawcza remontu drogi wewnętrznej /rolniczej na dz. nr 158,157/1,144/8 w Grajowie w KM 0+000-0+266

### 2. PODSTAWA OPRACOWANIA:

- Podstawą opracowania niniejszej dokumentacji jest :

- Umowa zawarta pomiędzy Gminą Wieliczka- Gminnym Zarządem Dróg w Wielicze a firmą Jan Szura 32-410 Dobczyce ul. Podlesie 11 na wykonanie uproszczonej dokumentacji realizacyjnej remontu drogi .
  - Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999.r. w sprawie warunków technicznych , jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie z późniejszymi zmianami zamieszczonymi w obwieszczeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 23 grudnia 2015r.

(Dz.U.Nr 43 poz.430z późn. zm.).

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004.r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno- użytkowego

(Dz. U.Nr202poz.2072 z późn. zm.)

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004.r. w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego , obliczania planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno – użytkowym
- Uzgodnienia zawarte z inwestorem
- Wizje lokalne i pomiary uzupełniające w terenie

### 3. CHARAKTERYSTYKA STANU ISTNIEJĄCEGO:

Istniejąca droga będąca przedmiotem opracowania zlokalizowana jest w południowej części Gminy Wieliczka w miejscowości Grajów na dz. nr 158,157/1,144/8, obsługuje położone przy niej pola uprawne i gospodarstwa rolne. Remontowana droga posiada nawierzchnię częściowo utwardzoną kruszywem, z licznymi deformacjami. Na odcinku, gdzie występuje dość znaczny spadek podłużny tj km 0+160-0+266, powstały głębokie koleiny, garby, ubytki i namuliska w nawierzchni. Wszystkie te czynniki powodują utrudnienia w korzystaniu z w/w drogi zwłaszcza po opadach deszczu.

### 4.OPIS ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH

**4.1. Przebieg sytuacyjny:** zgodnie z ustaleniami z inwestorem remontowany odcinek drogi został dostosowany do stanu istniejącego pasa drogowego.

Zawarte w projekcie rozwiązania sytuacyjne są optymalne pod względem uzyskania wymaganych parametrów technicznych tj:

- Kategoria ruchu KR1
- Prędkość projektowa  $V_p = 30\text{km/h}$
- Kategoria gruntu  $G_3$
- Jezdnia 1 pas ruchu - 2,75m
- Pobocza obustronne o szer-0,50m
- Odwodnienie poprzez naturalne ukształtowanie terenu i drogi.

**4.2. Niweleta drogi :** niweleta drogi została podniesiona w stosunku do stanu istniejącego. Związane jest to z remontem podbudowy oraz wykonaniem nawierzchni z asfaltobetonu

**4.3. Konstrukcja nawierzchni:** Mając na uwadze kategorię ruchu i klasę drogi zaprojektowano następującą konstrukcję :

#### **Km 0+000-0+160 – wzmocnienie podbudowy**

- nawierzchnia z mieszanki mineralno-asfaltowej AC 11 S gr. 6 cm
- górna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego kamiennego gr.12 cm

#### **Km 0+160-0+266 -wymiana podbudowy**

- nawierzchnia z mieszanki mineralno-asfaltowej AC 11 S gr. 6 cm
- górna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego kamiennego gr.12 cm
- wzmocnienie dolnej warstwy podbudowy kruszywem łamanym 0/63mm gr. 15 cm
- warstwa mrozochronna z żużla wielkopiecowego gr.20 cm

#### **4.4. Odwodnienie:**

Poprzez naturalne ukształtowanie terenu i nadanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych drogi dostosowanych do terenu.

**4.5. Pobocza:** Zaprojektowano obustronne pobocza wzmocnione mieszanką skalno-gruntową średnio gr. 15 cm

**4.6. Zalecenia technologiczne:** Przed przystąpieniem do prac związanych wykonaniem poszczególnych warstw podbudowy należy wykonać koryto drogowe, oczyścić podłoże z namulisk i darni, wyprofilować je i zagęścić. Następnie wykonać poszczególne warstwy podbudowy z zachowaniem standardów dotyczących szczególnie zagęszczenia, nośności i równości, po czym wykonać nawierzchnię bitumiczną z MMA AC11S dla KR1.

Pobocza zaleca się wzmocnić mieszanką skalno-gruntową, zwracając uwagę na prawidłowe ukształtowanie, spadki poprzeczne, zaklinowanie i zagęszczenie warstwy.

### **5. INFORMACJE O CHARAKTERZE I CECHACH ZAGROŻEŃ I KORZYŚCI DLA ŚRODOWISKA :**

Przedmiotem inwestycji nie jest budowa nowej drogi lecz remont obiektu istniejącego mający na celu polepszenie parametrów technicznych – dlatego realizacja nie będzie miała negatywnego wpływu na środowisko naturalne. Poprawa parametrów technicznych usprawni płynność ruchu kołowego a w efekcie przyczyni się do bezpieczeństwa 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.)

### **6. UWAGI KOŃCOWE:**

Wszystkie roboty budowlane należy wykonać z należytą starannością, pod ścisłym nadzorem osób posiadających odpowiednie uprawnienia budowlane do kierowania, nadzorowania kontrolowania budowy i robót. W czasie robót należy pamiętać o odpowiednim oznakowaniu robót.

*Sporządził:*