

PROJEKT TECHNICZNY

**REMONT PODBUDOWY I NAWIERZCHNI DROGI
WEWNĘTRZNEJ NR DZ. 427 W GRABIU
KM 0+000-0+135**

**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***

Marzec 2021r.

OPIS TECHNICZNY

REMONT PODBUDOWY I NAWIERZCHNI DROGI WEWNĘTRZNEJ NR DZ. 427 W GRABIU KM 0+000-0+135

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA:

Przedmiotem opracowania jest uproszczona dokumentacja budowlano- wykonawcza remontu podbudowy i nawierzchni drogi wewnętrznej działka nr 427 w Grabiu.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA:

- Podstawą opracowania niniejszej dokumentacji jest :

- Umowa zawarta pomiędzy Gmina Wieliczka- Gminnym Zarządem Dróg w Wieliczce a firmą mgr inż. 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 północnej części Gminy Wieliczka w miejscowości Grabie
Niniejsza droga stanowi dojazd do bezpośrednio położonych przy niej posesji . Obecnie posiada nawierzchnię z kruszywa

zdeformowaną z licznymi głębokimi wybojami i przełomami , pobocza porośnięte trawą zawyżone utrudniają odpływ wody opadowej co przyczynia się do dalszej destrukcji drogi.

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:

- Klasa drogi „D”
- Kategoria ruchu KR1
- Kategoria gruntu G₃
- Prędkość projektowa V_p = 30km/h
- Jezdnia 1 pas ruchu - 2,50m
- Pobocza obustronne o szer.-0,5m
- Odwodnienie poprzez naturalne ukształtowanie terenu

4.2. Niweleta drogi : Niweleta drogi została dostosowana do stanu istniejącego uwzględniając upłynnienie przebiegu drogi.

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

- Nawierzchnia z asfaltobetonu AC 11 S gr. 6 cm KR2
- Podbudowa z kruszywa łamanego kamiennego 0/63 mm-gr.15cm
- Lokalne korytowanie na przełomach (50% powierzchni)
- Wzmocnienie podbudowy kruszywem kamiennym lub żużlowym gr. 30 cm

— **4.4. Odwodnienie:** poprzez naturalne ukształtowanie terenu oraz dostosowanie parametrów geometrycznych drogi do jej lokalizacji.

4.5. Pobocza: Zaprojektowano obustronne pobocza:
o szerokości -0,5 pobocza wzmocnione mieszanką skalno- gruntową śr. gr. 12 cm

4.6. Zalecenia technologiczne: Przed przystąpieniem do wykonania podbudowy podłoże należy wyprofilować i zagęścić . Następnie wykonać wzmocnienie podbudowy z zachowaniem standardów dotyczących szczególnie zagęszczenia , nośności i równości , następnie wykonać nawierzchnię z asfaltobetonu.

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

5.INFORMACJE O CHARAKTERZE I CECACH ZAGROŻEŃ I KORZYŚCI DLA ŚRODOWISKA :

Przedmiotem inwestycji nie jest budowa nowej drogi lecz remont obiektu istniejącego mająca 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 .

Opracował