

# **PROJEKT TECHNICZNY**

## **Inwestycja:**

**Remont drogi wewnętrznej rolniczej na działce nr 354  
w Golkowicach  
km 0+008 - 0+366**

## **Lokalizacja:**

**Gmina Wieliczka, obręb Golkowice,  
dz. nr 354**

## **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 działce nr 354 w miejscowości Golkowice w km 0+000 - 0+366, opracowana na potrzeby zgłoszenia robót budowlanych nie wymagających pozwolenia na budowę. Cały odcinek drogi objęty robotami drogowymi ma długość 366 m.

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

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

W zakresie konserwacji odwodnienia projektuje się konserwację istniejącego odwodnienia, a także remont istniejącego przepustu w km 0+364.

### 2. ZAŁOŻENIA PROJEKTOWE:

- Klasa techniczna drogi: *D (droga dojazdowa)*;
- Kategoria ruchu: *KR 3*;
- Konstrukcja nawierzchni: *podatna (beton asfaltowy na podbudowie z kruszywą)*;
- Szerokość jezdni zgodna z dotychczasową: *3,00 m*;
- Pobocza: *w km 0+000 – 0+107: obustronne wzmocnione kruszywem rozszczajającym, zmiennej szerokości; w km 0+107 – 0+364: wzmocnione kruszywem rozszczajającym, szerokości 0,50 m*
- Odwodnienie drogi: *w km 0+000 – 0+107 oraz km 0+364 – 0+366: powierzchniowe - odprowadzenie wody za pomocą pochylenia poprzecznego i podłużnego drogi; w km 0+107 – 0+364: odprowadzenie wody za pomocą pochylenia poprzecznego i podłużnego drogi, a następnie do istniejącego przepustu i dalej do rowu przydrożnego który zostanie odmulony w ramach bieżącego remontu..*

### 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 2,50-3,00 m oraz pobocza ziemne. 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 początkowym odcinku remontowanej drogi (w km 0+000 – 0+107) przewidziano szerokość jezdni 3,00 m oraz pobocza obustronne ukształtowane za pomocą kruszywa rozszącającego fr. 4/31,5 o szerokości 0,50m – średnio. Takie samo rozwiązanie zastosowano na odcinku km 0+364 – 0+366. W następnym odcinku remontowanej drogi (w km 0+107 – 0+364) zaprojektowano szerokość jezdni 3,00 m, a także, po obu stronach jezdni, ukształtowanie pobocza kruszywem rozszącającym na szerokości 0,50 m- średnio,

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+000 – 0+366) 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+000 – 0+107:

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

- wyrównanie i wzmocnienie nawierzchni mieszanką mineralno-asfaltową AC16W gr.≈4cm;
- nawierzchnia z betonu asfaltowego AC 11 S dla KR-3 grubości 4 cm.

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

### W km 0+107 – 0+364:

Dodatkowe wzmocnienie krawędzi jezdni poprzez wymianę istniejącej podbudowy z kruszywa na szerokości 0,00 – 3,00 m na trzy warstwy podbudowy:

- podbudowę bitumiczną z betonu asfaltowego AC 20 P gr. 10cm;
- dolną warstwę podbudowy z żużla wielkopieczowego gr. 30 cm;
- warstwę odcinającą z wysiewek żużlowych gr. 10 cm.

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

- wyrównanie i wzmocnienie nawierzchni mieszanką mineralno-asfaltową AC16W gr.≈4cm;
- nawierzchnia z betonu asfaltowego AC 11 S dla KR-3 grubości 4 cm.

Planuje się również ukształtowanie pobocza za pomocą kruszywa łamanego 0/31,5 o gr. 15 cm, o zmiennej szerokości dostosowanej do szerokości działki drogowej.

W km 0+364 – 0+366 oraz na dowiązaniu:

Dodatkowe wzmocnienie krawędzi jezdni poprzez wymianę istniejącej podbudowy z kruszywa na szerokości do 3,20 m na trzy warstwy podbudowy:

- podbudowę bitumiczną z betonu asfaltowego AC 20 P gr. 10cm;
- dolną warstwę podbudowy z żużla wielkopieczowego gr. 30 cm;
- warstwę odcinającą z wysiewek żużlowych gr. 10 cm.

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

- wyrównanie i wzmocnienie nawierzchni mieszanką mineralno-asfaltową AC16W gr.≈4cm;
- nawierzchnia z betonu asfaltowego AC 11 S dla KR-3 grubości 4 cm.

Planuje się również ukształtowanie obustronnych poboczy za pomocą kruszywa rozszączonego 4/31,5 o gr. 10-15 cm.

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

- podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego grubości 15 cm;
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego grubości 10 cm;
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego grubości 6 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. System odwodnienia zostanie poddany konserwacji poprzez:

- odmulenie, konserwacja rowu i odpływu w obrębie przepustu w km 0+364
- remont istniejącego przepustu z wymianą części przelotowej PP SN8 fi 50

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

- w km 0+000 – 0+107 oraz km 0+364 – 0+366 przewidziano przekrój daszkowy oraz pobocza o spadku na zewnątrz 6%;
- w km 0+107 – 0+364 przewidziano spadek jednostronny, w kierunku korytka trójkątnego.

## 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 przed remontu.

Opracował