

KONCEPCJA PROJEKTOWA

Branża drogowa

ZADANIE: **KONCEPCJA BUDOWY RONDA NA DRODZE KRAJOWEJ NR 28 –
UL. WADOWICKA PRZY SKRZYŻOWANIU Z UL. ZAMKOWĄ
W SUCHEJ BESKIDZKIEJ**

LOKALIZACJA: **Sucha Beskidzka, ul. Zamkowa, ul. Wadowicka**
Jednostka ewid.: Sucha Beskidzka
Obręb: 0001 Sucha Beskidzka
**DZIAŁKI NR: 9425/4, 9425/6, 9425/7, 10391, 9453/3, 9452/11,
9452/8, 9452/7, 9452/10, 9452/6, 9452/12, 9450/19, 9451/1,
9450/30,**

KAT. OBIEKTU: **IV, XXV**

INWESTOR: **GMINA SUCHA BESKIDZKA**
34-200 Sucha Beskidzka, ul. Mickiewicza 19

OPRACOWAŁ : <i>mgr inż. Piotr Szostek</i>	
PROJEKTOWAŁ: <i>mgr inż. Błażej Marek</i>	<i>mgr inż. Błażej Marek</i> uprawnienia budowlane do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności inżynierskiej drogowej nr ewid. SLK/7088/PWBD/17 

BIELSKO-BIAŁA, MAJ 2025

SPIS ZAWARTOŚCI PROJEKTU:

- uprawnienia, zaświadczenia OIIB

- A. OPIS TECHNICZNY

1.	PODSTAWA OPRACOWANIA	4
1.1.	Podstawy formalne opracowania	4
1.2.	Podstawowe przepisy i akty prawne	4
2.	PRZEDMIOT I CEL OPRACOWANIA.....	4
3.	ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE.....	4
3.1.	Stan istniejący	4
3.2.	Rozwiązania koncepcyjne.....	5
3.3.	Wariant docelowy.....	6
3.4.	Rozwiązania konstrukcji nawierzchni.....	7
3.5.	Rozwiązania konstrukcyjno-materiałowe	9
3.6.	Odwodnienie.....	9
4.	ZESTAWIENIE POWIERZCHNI	9
5.	SPOSÓB ZAPEWNIENIA WARUNKÓW DO KORZYSTANIA Z OBIEKTU PRZEZ OSOBY NIEPEŁNOSPRAWNE.....	9
6.	OCENA KONSERWATORSKA	9
7.	DANE OKREŚLAJĄCE WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ NA TEREN ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO	10
8.	KATEGORIA GEOTECHNICZNA	10
9.	PUNKTY GEODEZYJNE	10
10.	OCENA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO	10

- B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1.	Orientacja
2.	Projekt zagospodarowania terenu
3.	Profil podłużny DK odcinek północny
4.	Profil podłużny DK odcinek południowy
5.	Profil podłużny DP ul. Zamkowa
6.	Profil podłużny zewnętrznej obwiedni ronda
7.	Przekroje typowe
8.	Plan sytuacyjny – Wariant 1
9.	Plan sytuacyjny – Wariant 2
10.	Plan sytuacyjny – Wariant 3
11.	Plan sytuacyjny – Wariant 4
12.	Plan sytuacyjny – Wariant 5

- C. DOKUMENTY FORMALNO-PRAWNE



OPIS TECHNICZNY

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

1.1. Podstawy formalne opracowania

- Zlecenie od Inwestora
- Wytyczne Inwestora
- Mapa zasadnicza w skali 1:500
- Mapa ewidencyjna w skali 1:1000
- Geodezyjne pomiary terenowe
- Wizje i inwentaryzacje w terenie

1.2. Podstawowe przepisy i akty prawne

- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. 2023 poz. 682),
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. 2023 poz. 645),
- Rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu formy projektu budowlanego (Dz.U. 2022 poz. 1679),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. 2022 poz. 1518),

2. PRZEDMIOT I CEL OPRACOWANIA.

Przedmiotem opracowania jest koncepcja projektowa budowy ronda na skrzyżowaniu drogi krajowej nr 28 ul. Wadowicka z drogą powiatową ul. Zamkową w Suchoj Beskidzkiej. Opracowanie ma na celu określenie kosztów inwestycji oraz uzgodnienie odpowiedniego wariantu z zarządcą drogi krajowej – Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad.

3. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE

3.1. Stan istniejący

Droga krajowa nr 28 zlokalizowana jest w południowej części Polski. Przebiega przez województwa: małopolskie oraz podkarpackie. Analizowany odcinek (ul. Wadowicka) położony jest na terenie miejscowości Sucha Beskidzka w rejonie skrzyżowania z ul. Zamkową. Tworzy skrzyżowanie trzywyłotowe typu „T”. Skrzyżowanie położone jest poza obszarem zabudowanym. Na skrzyżowaniu ul. Wadowicka - DK 28 posiada pierwszeństwo przejazdu.

Ulica Zamkowa łączy drogę wojewódzką 946 w centralnej części m. Sucha Beskidzka z DK 28. W odległości ok. 65m od skrzyżowania z DK 28 do ul. Zamkowej dochodzi droga biegnąca równolegle do drogi krajowej. Na skrzyżowaniu ul. Zamkowa posiada pierwszeństwo przejazdu. Ulicę Zamkową przecina linia kolejowa. Ww. przejazd kolejowo-drogowy znajduje się w odległości ok. 150 m od DK 28.

3.2. Rozwiązania koncepcyjne

Projektowaną przebudowę skrzyżowania zaproponowano w następujących wariantach:

WARIANT W1

W tym wariantcie zaproponowano wpisanie ronda zwykłego o średnicy zewnętrznej 30m. Lokalizacyjnie rondo wpisano w rejonie obecnego skrzyżowania, gdzie wlot ul. Zamkowej przesunięto nieznacznie w kierunku południowym.

Plusy rozwiązania

- Uzasadnione ekonomicznie, stosunkowo tanie rozwiązanie
- Niewielka ingerencja w tereny przyległe
- Zapewnienie pełnej przejezdności wszystkich pojazdów miarodajnych

Minusy rozwiązania

- Słabe warunki przepustowości
- Możliwość blokowania ronda w przypadku zamknięcia przejazdu kolejowego w ciągu ul. Zamkowej

WARIANT W2

W tym wariantcie zaproponowano rondo o większej średnicy zewnętrznej, tj. 45m. Rondo przesunięto w kierunku północnym, w celu zmniejszenia możliwości blokowania ronda przez przejazd kolejowy.

Plusy rozwiązania

- Zwiększona przepustowość w stosunku do W1
- Zapewnienie pełnej przejezdności wszystkich pojazdów miarodajnych

Minusy rozwiązania

- Dalsza obawa zamawiającego o możliwość blokowania ronda w przypadku zamknięcia przejazdu kolejowego w ciągu ul. Zamkowej
- Zwiększona ingerencja w tereny przyległe oraz sieci uzbrojenia terenu

WARIANT W3

Wariant W3 stanowi usprawnienie wariantu 1. W tym wariantcie zaproponowano wprowadzenie dodatkowego pasa w ciągu drogi krajowej od strony północnej oraz wprowadzenie geometrii turbinowej. Zasadniczą średnicę ronda zwiększono do 45m.

Plusy rozwiązania

- Stosunkowo ingerencja w tereny przyległe
- Zwiększona przepustowość w stosunku do W1, polepszenie warunków dla kierunku od północy
- Zapewnienie pełnej przejezdności wszystkich pojazdów miarodajnych

Minusy rozwiązania

- Dalsza możliwość blokowania ronda w przypadku zamknięcia przejazdu kolejowego w ciągu ul. Zamkowej

WARIANT W4

Ten wariant stanowi dalsze rozwinięcie wariantu 2. Tarczę ronda przesunięto dalej w kierunku północnym, co spowodowało że północny dojazd do wlotu ronda ingeruje w obsługę komunikacyjną stacji paliw. Średnicę zewnętrzną utrzymano o wartości 45m.

Plusy rozwiązania

- Zwiększona przepustowość w stosunku do W1 i W2
- Zapewnienie pełnej przejezdności wszystkich pojazdów miarodajnych

Minusy rozwiązania

- Dalsza obawa zamawiającego o możliwość blokowania ronda w przypadku zamknięcia przejazdu kolejowego w ciągu ul. Zamkowej
- Zwiększona ingerencja w tereny przyległe oraz sieci uzbrojenia terenu
- Ingerencja w stację obsługę komunikacyjną stacji paliw

WARIANT W5

W wariantcie W5 rozwinięto wariant 4 o geometrię turbinową. Wprowadzono dodatkowy pas do skrętu w prawo od kierunku północnego. Średnicę zewnętrzną utrzymano o wartości 45m.

Plusy rozwiązania

- Zwiększona przepustowość w stosunku do wszystkich pozostałych wariantów
- Zapewnienie pełnej przejezdności wszystkich pojazdów miarodajnych

Minusy rozwiązania

- Zwiększona ingerencja w tereny przyległe oraz sieci uzbrojenia terenu
- Ingerencja w stację obsługę komunikacyjną stacji paliw
- Najdroższy z wyszczególnionych wariantów

Tak przygotowane warianty, wraz z analizą przepustowości przedstawiono do uzgodnienia zarządcy drogi wojewódzkiej, tj. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, oddział w Krakowie. W rozmowach ustalono, że warianty te wciąż w zbyt małym stopniu zabezpieczają ewentualne blokowanie ronda w przypadku zamknięcia przejazdu kolejowego, gdzie obserwuje się znaczne kolejki.

Wypracowano więc dodatkowy, wynikowy wariant W6.

3.3. Wariant docelowy

Wariant docelowy opiera się na wariantcie W5, jednak dodatkowo wprowadza pas do jazdy na wprost z kierunku południowego. Wewnętrzny pas do skrętu w lewo w ul. Zamkową, wraz z pasem na wlocie ronda będzie dodatkowo umożliwiał akumulację pojazdów przy zamknięciu przejazdu kolejowego, bez ewentualnego blokowania kierunków na wprost na drodze krajowej.

Wloty ronda przewidziano o standardowych wymiarach 3,75m, wyloty o szerokości 4,5m. Wloty wyokrąglono promieniem o wartości 12m, wyloty o wartości

15m. Dodatkowo w celu zapewnienia przejeźdności przewidziano poszerzenie wlotu na kierunku w prawo z ul. Zamkowej.

Pas do skrętu w lewo od kierunku południowego przewidziano o długości 30m z odcinkiem zmiany pasa o długości 40m. Analogiczny pas do skrętu w prawo od kierunku północnego przewidziano o długości 90m z odcinkiem zmiany pasa o długości 40m.

Pasy na rondzie przewidziano o szerokości 5m, co przy zastosowanej geometrii zapewnia pełną przejeźdność pojazdów miarodajnych. Pierścień wewnętrzny ronda zaprojektowano o szerokości 1,5m. Dodatkowo, zgodnie z wytyczną GDDKiA, na wyspie ronda zaprojektowano przejazd o szerokości 6m dla pojazdów ponadnormatywnych.

Na łuku ul. Zamkowej wprowadzono poszerzenie pasów ruchu, do łącznej szerokości jezdni 10,5m.

Wysokościowo jezdnie na granicach opracowania dowiązano do istniejących rzędnych. Jako standardowy spadek jezdni przyjęto daszkowy 2% z załamaniem w osi jezdni. Na odcinkach wlotów północnego i południowego załamanie przyjęto na krawędzi pasów ruchu w przeciwnych kierunkach, tj. pasy w tym samym kierunku posiadają spadek jednostronny. Na jezdni ronda przyjęto spadek 5% w kierunku zewnętrznym.

Kolizje z sieciami

W ramach opracowania koncepcji nie uzyskiwano uzgodnień branżowych. Z analizy mapy zasadniczej wynika, że projektowane rondo znajduje się w kolizji siecią teletechniczną i siecią energetyczną.

Zlokalizowany po wschodniej stronie DK kanał deszczowy fi1000 przebiega w znacznym zagłębieniu i nie jest w kolizji z projektowaną niweletą ronda. Studnia w ciągu kanału wymagać będzie regulacji wysokościowej.

W kolizji natomiast znajduje się przepust po południowej stronie istniejącego skrzyżowania. Konieczna będzie jego rozbiórka i budowa nowego przepustu skrzynekowego o wymiarach 1,0x1,0m.

Parametry ronda

- średnica zewnętrzna Dz	- 45 m
- średnica wyspy środkowej	- 35 m
- szerokości pasów ruchu	- 5 m
- pierścień ronda	- 1,5 m
- wlot ronda	- 3,75 m
- wylot ronda	- 4,50 m
- promienie wyokrągłające	- R12, R15
- szerokość przejazdu środkowego	- 6 m

3.4. Rozwiązania konstrukcji nawierzchni

W ramach inwestycji zaprojektowano następujące konstrukcje:

Nawierzchnia jezdni KR5 (droga krajowa, wlot DP ul. Zamkowej, rondo)

- 4 cm – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S
- 8 cm – warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W

- 12 cm – podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC22P
- 20 cm – podbudowa pomocnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywa C_{90/3} 0/31,5
- 30 cm – wzmocnienie podłoża z mieszanki niezwiązanej z kruszywa C_{90/3} 0/63
- Podłoże zagęszczone

Nawierzchnia jezdni KR4 (dalszy odcinek DP ul. Zamkowej)

- 4 cm – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S
- 6 cm – warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W
- 10 cm – podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC22P
- 20 cm – podbudowa pomocnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywa C_{90/3} 0/31,5
- 30 cm – wzmocnienie podłoża z mieszanki niezwiązanej z kruszywa C_{90/3} 0/63
- Podłoże zagęszczone

Nawierzchnia pierścienia ronda, poszerzeń i przejazdu dla pojazdów ponadnormatywnych

- 15 cm – kostka kamienna granitowa
- 7 cm – zaprawa cementowa do układania kostki
- 20 cm – podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywa C_{90/3} 0/31,5
- 30 cm – wzmocnienie podłoża z mieszanki niezwiązanej z kruszywa C_{90/3} 0/63
- Podłoże zagęszczone

Nawierzchnia zjazdów indywidualnych

- 8 cm – kostka brukowa betonowa
- 3 cm – podsypka cementowo-piaskowa 1:3
- 20 cm – podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywa C_{90/3} 0/31,5
- 15 cm – wzmocnienie podłoża z mieszanki niezwiązanej z kruszywa C_{90/3} 0/63
- Podłoże zagęszczone

Nawierzchnia wysepek nieprzejezdnych

- 8 cm – kostka brukowa betonowa
- 3 cm – podsypka cementowo-piaskowa 1:3
- 20 cm – podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywa C_{90/3} 0/31,5
- 15 cm – wzmocnienie podłoża z mieszanki niezwiązanej z kruszywa C_{90/3} 0/63
- Podłoże zagęszczone

UWAGA:

Przy wszystkich warstwach z betonu asfaltowego należy wykonać oczyszczenie i skropienie emulsją kationową szybkorozpadową C60B3 ZM lub C60BP3 ZM.

3.5. Rozwiązania konstrukcyjno-materiałowe

Zaprojektowano nawierzchnie z typowych materiałów stosowanych w budownictwie drogowym. Jako obramowania nawierzchni zaprojektowano galanterię betonową, krawężniki betonowe i kamienne 20x30, kamienne 20x25 fazowane.

Wszystkie elementy posadowione na ławie z oporem, z betonu C12/15. Krawężniki i obrzeża układane na wilgotnym, świeżym i niestężonym betonie.

3.6. Odwodnienie

Odwodnienie nawierzchni będzie realizowane powierzchniowo poprzez zastosowanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych. Zmiana układu jezdni wymaga przebudowy systemu odwodnienia. W związku z tym zaprojektowano nowe wpusty deszczowe oraz studnie kanalizacyjne woda z układu kanalizacji odprowadzana będzie do istniejącej kanalizacji wzdłuż ul. Zamkowej oraz do rowów przydrożnych biegnących wzdłuż drogi krajowej.

Wpusty deszczowe zaprojektowano z kręgów betonowych $\phi 500$, zwieńczonych kratą żeliwną typu krawężnikowo-jezdniowego D400. Poniżej przykanalika należy zastosować kręgi denne – osadniki o wysokości 0,6m, stanowiące zabezpieczenie przed wprowadzaniem do kanalizacji cząstek stałych cięższych od wody.

Przykanaliki $\phi 200$ projektuje się o spadku 2,0%. Studnie rewizyjne z kręgów żelbetowych $\phi 1200$ z betonu C35/40, zwieńczone włazem żeliwnym klasy D400 o śr. 60cm. Należy zastosować rury kanalizacyjne PVC-U 200x5,9mm SN8. Kanał główny z rur PVC-U 315x9,2mm SN8.

4. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI

Projektowane powierzchnie utwardzone:

- powierzchnia jezdni KR5:	4 050,0 m ²
- powierzchnia jezdni KR4:	1 050,0 m ²
- powierzchnia pierścienia:	360,0 m ²
- powierzchnia zjazdów:	330,0 m ²
- powierzchnia wysepek:	155,0 m ²
- powierzchnia zieleńców:	1 900,0 m ²

Łącznie: 7 845,0 m²

5. SPOSÓB ZAPEWNIENIA WARUNKÓW DO KORZYSTANIA Z OBIEKTU PRZEZ OSOBY NIEPEŁNOSPRAWNE

W ramach opracowania nie projektuje się elementów przeznaczonych do poruszania się pieszych. Nie przewidziano zatem rozwiązań ułatwiających poruszanie się osobom o szczególnych potrzebach.

6. OCENA KONSERWATORSKA

Teren objęty opracowaniem nie jest wpisany do rejestru zabytków i nie podlega ochronie konserwatorskiej.

7. DANE OKREŚLAJĄCE WPLYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ NA TEREN ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO

W rozpatrywanym terenie brak jest eksploatacji górniczej. Wobec tego eksploatacja górnicza nie ma wpływu na zamierzoną inwestycję.

8. KATEGORIA GEOTECHNICZNA

Na podstawie Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. Dz.U. 2012 poz. 463 w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych, Inwestycję zalicza się do pierwszej kategorii geotechnicznej.

9. PUNKTY GEODEZYJNE

Wszystkie punkty geodezyjne, znajdujące się w rejonie inwestycji podlegają ochronie prawnej (stosownie do przepisów Ustawy z dnia 17 maja 1989r. Prawo Geodezyjne i Kartograficzne Dz .U z 2020 poz. 276, rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 15 kwietnia 1999r., w sprawie ochrony znaków geodezyjnych, grawimetrycznych i magnetycznych wraz z późn. zmianami). Punkty te należy chronić, a w przypadku konieczności ich likwidacji należy zlecić uprawnionej jednostce wykonawstwa geodezyjnego ich przeniesienie.

10. OCENA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

Informacja o oddziaływaniu na środowisko

W oparciu o Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko stwierdza się, iż inwestycja polegająca na przebudowie skrzyżowania wraz z robotami towarzyszącymi nie jest inwestycją mogącą znacząco oddziaływać na środowisko, nie jest również inwestycją mogącą potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Wobec powyższego, dla przedmiotowej inwestycji nie jest konieczne uzyskiwanie decyzji o oddziaływaniach środowiskowych.

Ochrona środowiska - ogólnie

Przewidziane w projekcie prace nie odprowadzą do otoczenia żadnych szkodliwych substancji oraz szkodliwych związków chemicznych. Wynika to z faktu, iż wszystkie materiały przeznaczone do wbudowania muszą posiadać aktualne świadectwo przydatności do stosowania w budownictwie.

Planowane przedsięwzięcie nie wpłynie negatywnie na środowisko, nie spowoduje odprowadzania do otoczenia dodatkowych szkodliwych substancji. Negatywne oddziaływania pojawiają się w fazie realizacji – konieczność wprowadzenia sprzętu budowlanego, co spowoduje okresową emisję hałasu oraz zapylenie powietrza.

Inwestycja nie powoduje trans-granicznego oddziaływania, nie tworzy zagrożenia wystąpienia poważnej awarii według ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. 2018 poz. 799 wraz z późn. zmianami) oraz nie wpływa na obszary chronione Natura 2000.

Zapotrzebowanie na wodę oraz sposób odprowadzenia ścieków

Inwestycja nie wymaga zapotrzebowania na wodę. Woda opadowa i roztopowa zostanie grawitacyjnie odprowadzona powierzchniowo do istniejących odbiorników.

Emisja zanieczyszczeń gazowych

Projektowana inwestycja nie generuje emisji zanieczyszczeń gazowych.

Rodzaj i ilość wytwarzanych odpadów

Odpady związane z przedmiotową inwestycją wystąpią jedynie w czasie prowadzenia robót budowlanych i pochodzić będą z rozbiórki istniejących elementów infrastruktury oraz z robót ziemnych. Gruz kamienny oraz betonowy pochodzący z rozbiórki podbudów, nawierzchni oraz istniejących betonowych elementów prefabrykowanych po oczyszczeniu, przekruszeniu oraz doziarnieniu będzie stosowany, jako materiał do budowy nasypów w ich dolnej części lub do plantowania terenu w obszarze inwestycji. Nadmiar gruzu oraz grunt pozostały po wykonaniu wykopów będzie wykorzystywany do niwelacji terenu poza obszarem inwestycji, przy innych inwestycjach Inwestora lub poddany utylizacji. Odpady powstałe w wyniku robót budowlanych będą transportowane i zagospodarowywane (utylizowane) poprzez firmę posiadającą stosowne uprawnienia/pozwolenia.

Emisja hałasu i wibracji

Projektowana inwestycja nie generuje wzrostu hałasu i wibracji. Hałas w obszarze inwestycji pojawi się na etapie realizacji (hałas z maszyn budowlanych i sprzętu, typowe odgłosy budowy jak piły, zagęszczarki). Po oddaniu inwestycji do użytkowania hałas będzie wynikał z normalnego użytkowania tego typu obiektu (odgłosy użytkowników chodnika oraz pojazdów poruszających się drogą). Tego typu odgłosy nie stanowią szkodliwego oddziaływania hałasem na otoczenie i środowisko. Inwestycja nie powoduje zmiany na gorsze klimatu akustycznego i nie ma potrzeby stosowania urządzeń ochrony przed hałasem.

Wpływ obiektu na drzewostan

W wyniku robót budowlanych zachodzi konieczność wycinki zieleni ozdobnej ze skweru znajdującego się w łuku ul. Jędrzejowskiej. W opracowaniu przewidziano obsadzenie skweru krzewami ozdobnymi po zakończeniu robót. Przyjęto gatunki takie jak: pęcherznica kalinolistna, tawuła japońska, forsycje i igry.

Wpływ obiektu na powierzchnię ziemi i glebę

Jako podstawowe rozwiązanie technologiczne eliminujące przenikanie zanieczyszczeń do podłoża gruntowego zaprojektowano nawierzchnię ze szczelną górną warstwą nawierzchni. Po zakończeniu kształtowania terenu powierzchnie niezabudowane oraz skarpy zostaną ponownie zazielenione.

Wpływ obiektu na świat roślinny i zwierzęcy

W obszarze objętym opracowaniem oraz oddziaływaniem nie występują chronione gatunki roślin i zwierząt, wobec czego nie wystąpią szczególne zagrożenia w omawianym zakresie.

Roboty ziemne

Przed przystąpieniem do robót ziemnych należy uporządkować teren i zdjąć warstwę humusu na pełną grubość jego zalegania. Ziemię z wykopów (ziemia i glina w stanie luźnym), z uwagi na jej własności należy wykorzystać do niwelacji terenu poza obszarem konstrukcji nawierzchni lub przy innych inwestycjach.

Brakujący materiał na nasypy należy pozyskać poza terenem inwestycji.

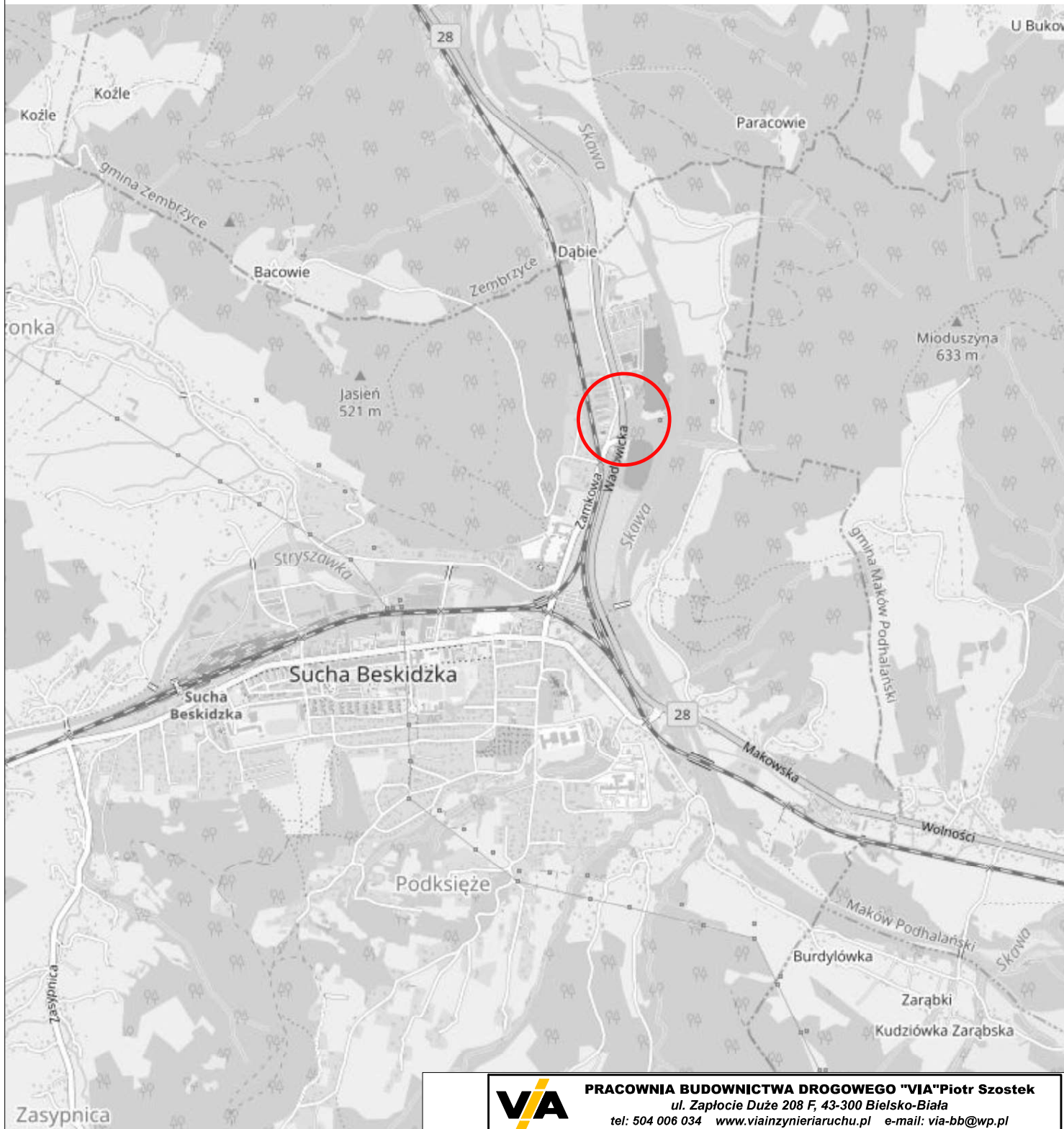
Nasypy należy wykonać z gruntu przydatnego do budowy nasypów zgodnie z wymaganiami określonymi wg PN-02205:1998 „Roboty ziemne”.

W czasie wykonywania robót ziemnych należy chronić grunt rodzimy przed kontaktem z wodą, aby nie doprowadzić do uplastycznienia podłoża, co z kolei pogorszy parametry fizyko-mechaniczne gruntu. W związku z powyższym zaleca się wykonywanie robót ziemnych w okresie możliwie suchym.

Wszystkie prowadzone roboty należy wykonywać zgodnie ze specyfikacją, obowiązującymi normami oraz z ogólnie przyjętą sztuką budowlaną. Na każdym etapie prac należy bezwzględnie przestrzegać przepisów BHP.

B	CZĘŚĆ RYSUNKOWA
----------	------------------------

Lp.	Tytuł	Numer
1.	ORIENTACJA	01
2.	PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU	02
3.	PROFILE PODŁUŻNE	03 - 06
4.	PRZEKROJE TYPOWE	07
5.	PLAN SYTUACYJNY – WARIANT 1	08
6.	PLAN SYTUACYJNY – WARIANT 2	09
7.	PLAN SYTUACYJNY – WARIANT 3	10
8.	PLAN SYTUACYJNY – WARIANT 4	11
9.	PLAN SYTUACYJNY – WARIANT 5	12



PRACOWNIA BUDOWNICTWA DROGOWEGO "VIA" Piotr Szostek
ul. Zapłocie Duże 208 F, 43-300 Bielsko-Biała
tel: 504 006 034 www.viainzynieriaruchu.pl e-mail: via-bb@wp.pl

Inwestor:

Gmina Sucha Beskidzka
34-200 Sucha Beskidzka, ul. Mickiewicza 19

Inwestycja:

Koncepcja budowy ronda na drodze krajowej nr 28 - ul. Wadowicka przy skrzyżowaniu z ul. Zamkową w Suchej Beskidzkiej

Temat:

Koncepcja budowy ronda na drodze krajowej nr 28 - ul. Wadowicka przy skrzyżowaniu z ul. Zamkową w Suchej Beskidzkiej

Branża / Faza:

KP

Tytuł rys.:

ORIENTACJA

Skala:

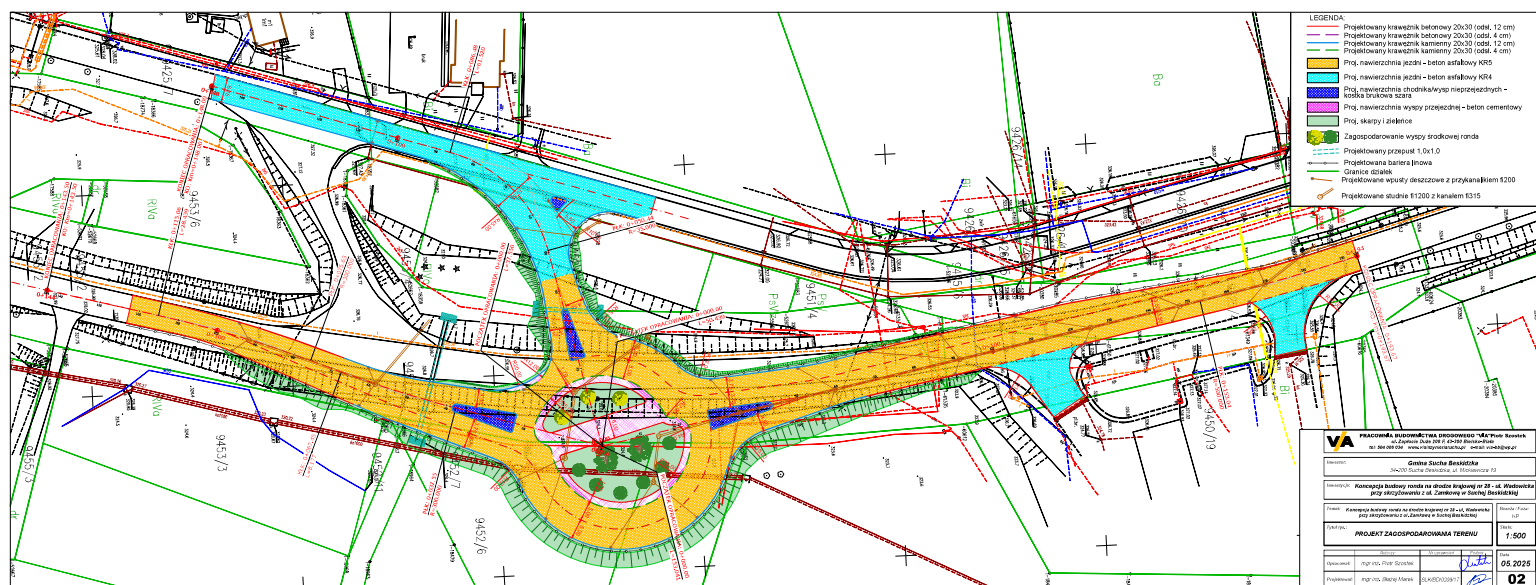
-

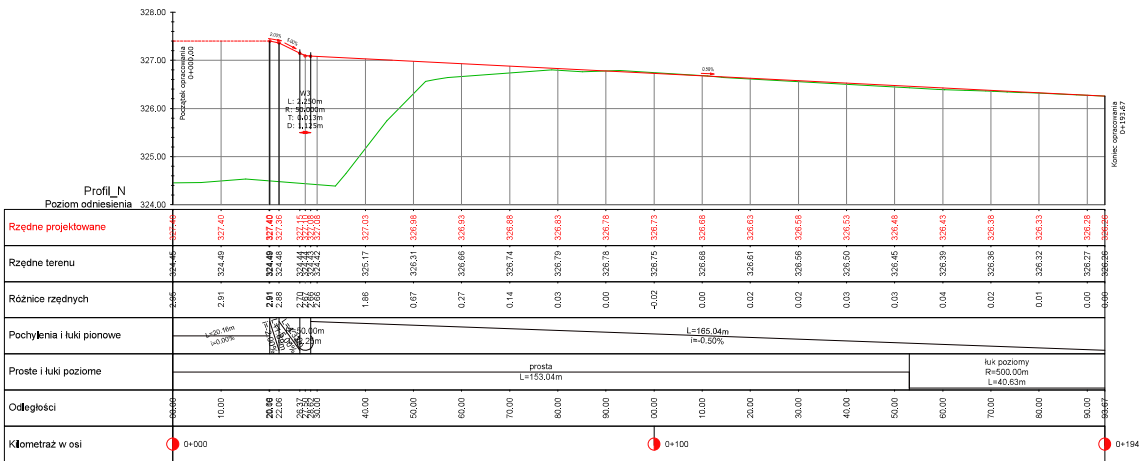
	Autorzy:	Nr uprawnień	Podpis:
Opracował:	mgr inż. Piotr Szostek		
Projektował:	mgr inż. Błażej Marek	SLK/BD/0209/17	

Data

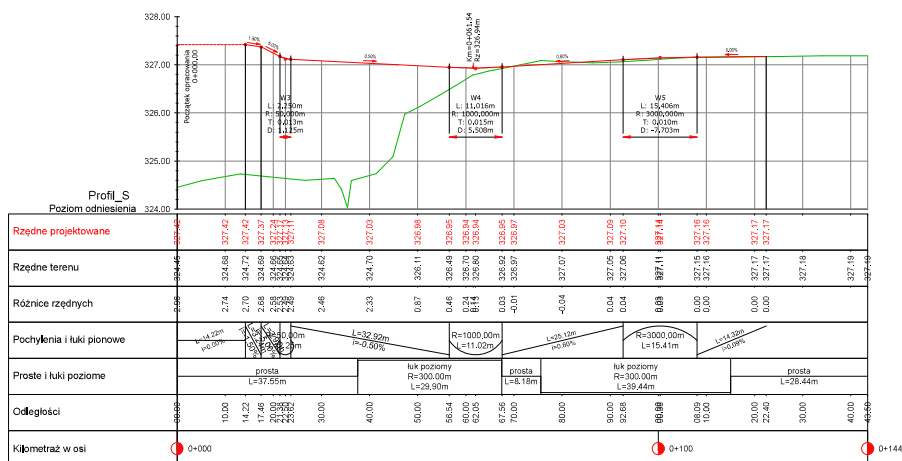
05.2025

01





VA PRACOWNIA INŻYNIERSKA I PROJEKOWA "VA" Prace Inżynierskie ul. Żywiecka 208 F 43-500 Białka-Dział tel. 614 08 1111 www.vainzynierska.pl kontakt@vainzynierska.pl	
Gmina Sucha Beskidzka 34-200 Sucha Beskidzka, ul. Mickiewicza 19	
Inwestycja: Koncepcja budowy ronda na drodze krajowej nr 28 - ul. Wodwicka przy skrzyżowaniu z ul. Zamkową w Suchej Beskidzkiej	
Tytuł: Koncepcja budowy ronda na drodze krajowej nr 28 - ul. Wodwicka przy skrzyżowaniu z ul. Zamkową w Suchej Beskidzkiej	
Typ: Profil podłużny DK odcinek północny	
Skala: 1:50/500	
Opracował: mgr inż. Piotr Szpak	
Projektował: mgr inż. Sławek Marek	
Data: 05.2025	
03	



PRACOWNIA INŻYNIERSTWA DROGOWEGO "VA" Przemysław Raszewski
ul. Żywiecka 218 F, 43-382 Białka-Zdrój
tel. 614 081 814, www.vainz.pl, e-mail: praca@vainz.pl

Gmina Sucha Beskidzka
34-200 Sucha Beskidzka, ul. Mickiewicza 19

Inwestycja: Koncepcja budowy ronda na drodze krajowej nr 28 - ul. Wodwicka przy skrzyżowaniu z ul. Zamkową w Suchej Beskidzkiej

Tytuł: Koncepcja budowy ronda na drodze krajowej nr 28 - ul. Wodwicka przy skrzyżowaniu z ul. Zamkową w Suchej Beskidzkiej

Typy: Profil podłużny DK odcinek południowy

Skala: 1:50/500

Opracował: mgr inż. Piotr Szostek

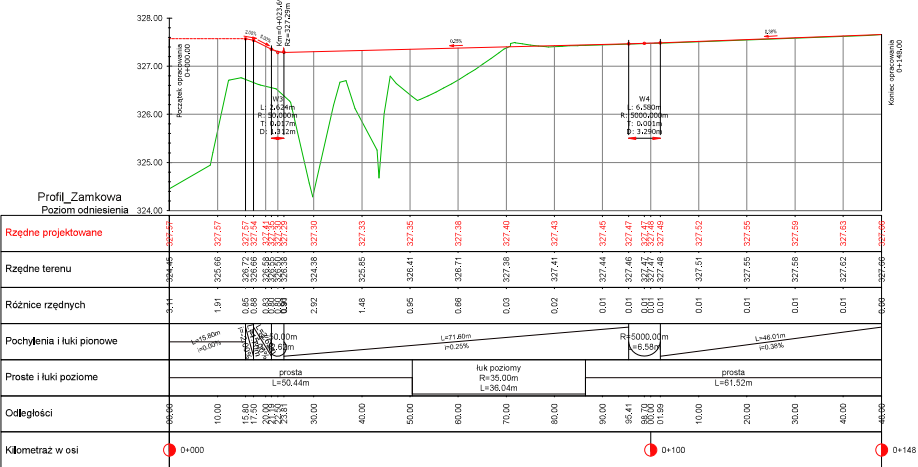
Wzrost / Waga: 170 cm / 75 kg

Opis: 05.2025

Projektował: mgr inż. Sławek Marek

Wzrost / Waga: 170 cm / 75 kg

Opis: 04



VA

PRACOWNIA INŻYNIERSTWA DROGOWEGO "VA" Przemysław Raszewski

ul. Zapława Duża 238 F, 43-500 Bielsko-Dziadek

tel. 74 66 81 818, www.vainz.pl, biuro@vainz.pl, kontakt@vainz.pl

Imię i nazwisko

Grażyna Suszka-Bielska

Adres

34-200 Sucha Beskidzka, ul. Mickiewicza 19

Temat

Konceptcja budowy ronda na drodze krajowej nr 28 - ul. Wadowicka przy skrzyżowaniu z ul. Zamkowa w Suchej Beskidzkiej

Typ

Profil podłużny DP ul. Zamkowa

Opis

mgr inż. Piotr Szostak

Projektant

mgr inż. Sławek Marek

Wzrost

1.50

Waga

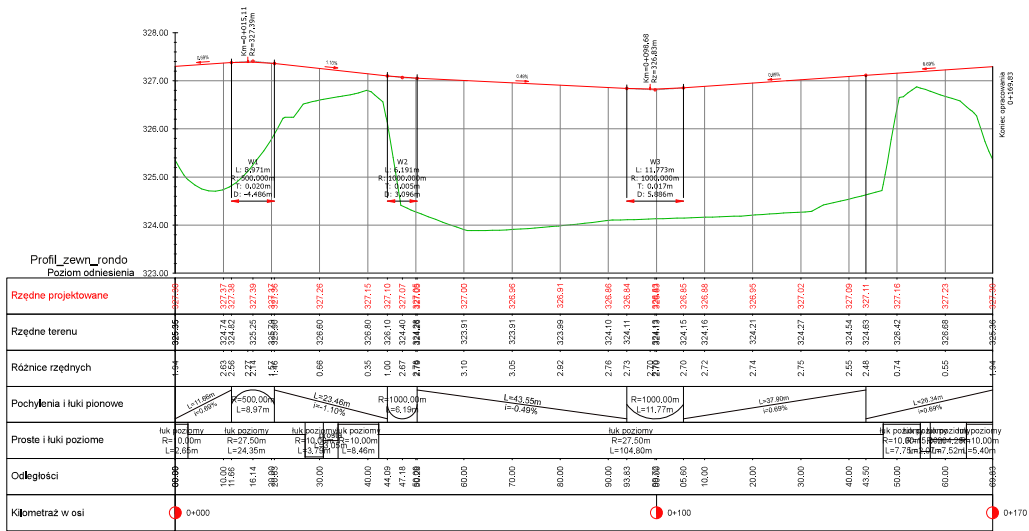
50

Temat

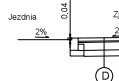
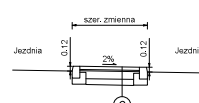
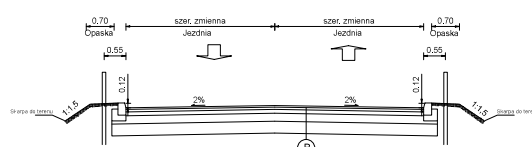
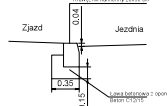
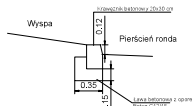
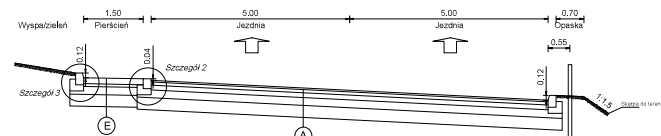
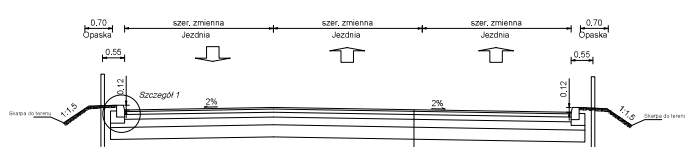
05.2025

Strona

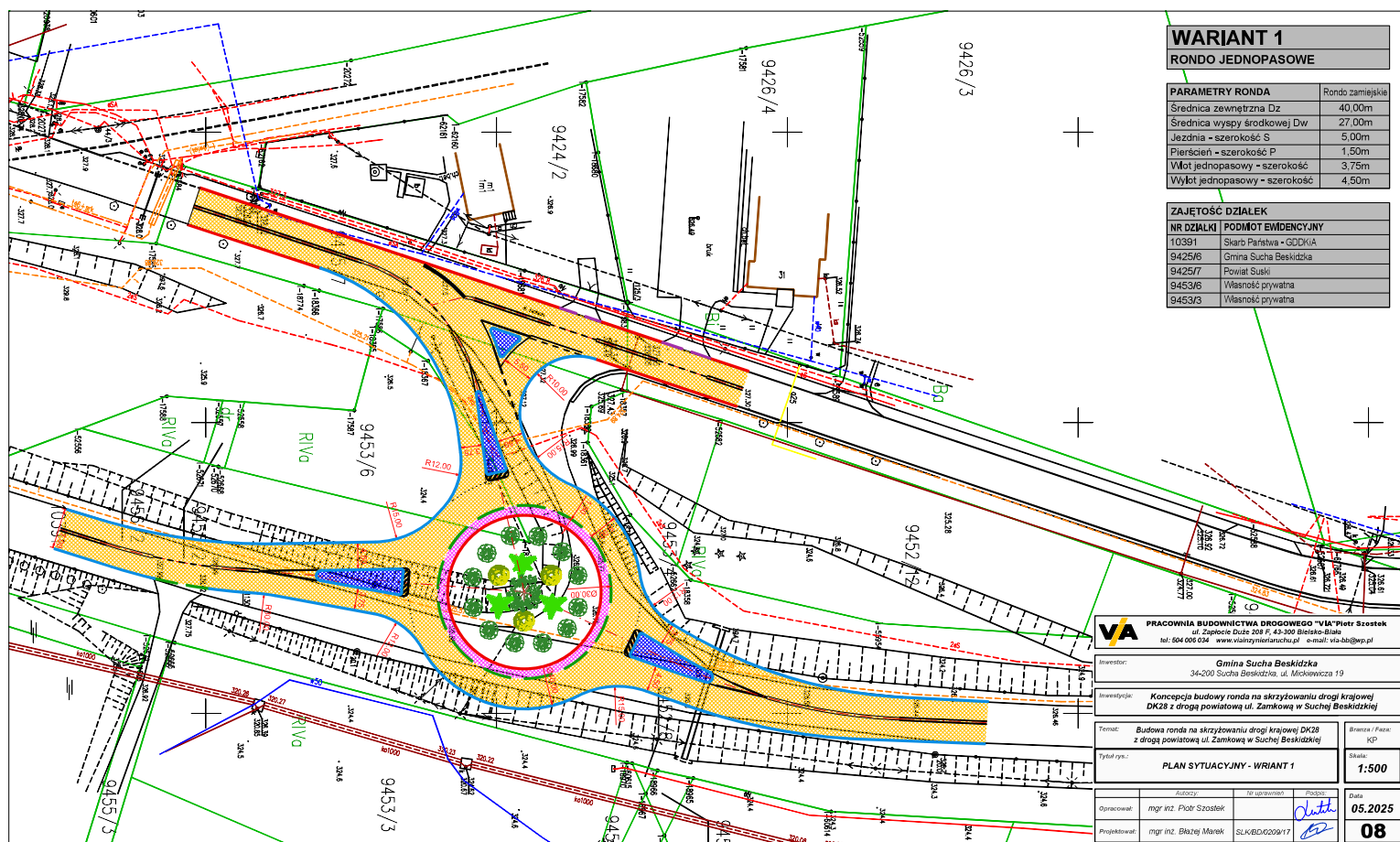
05

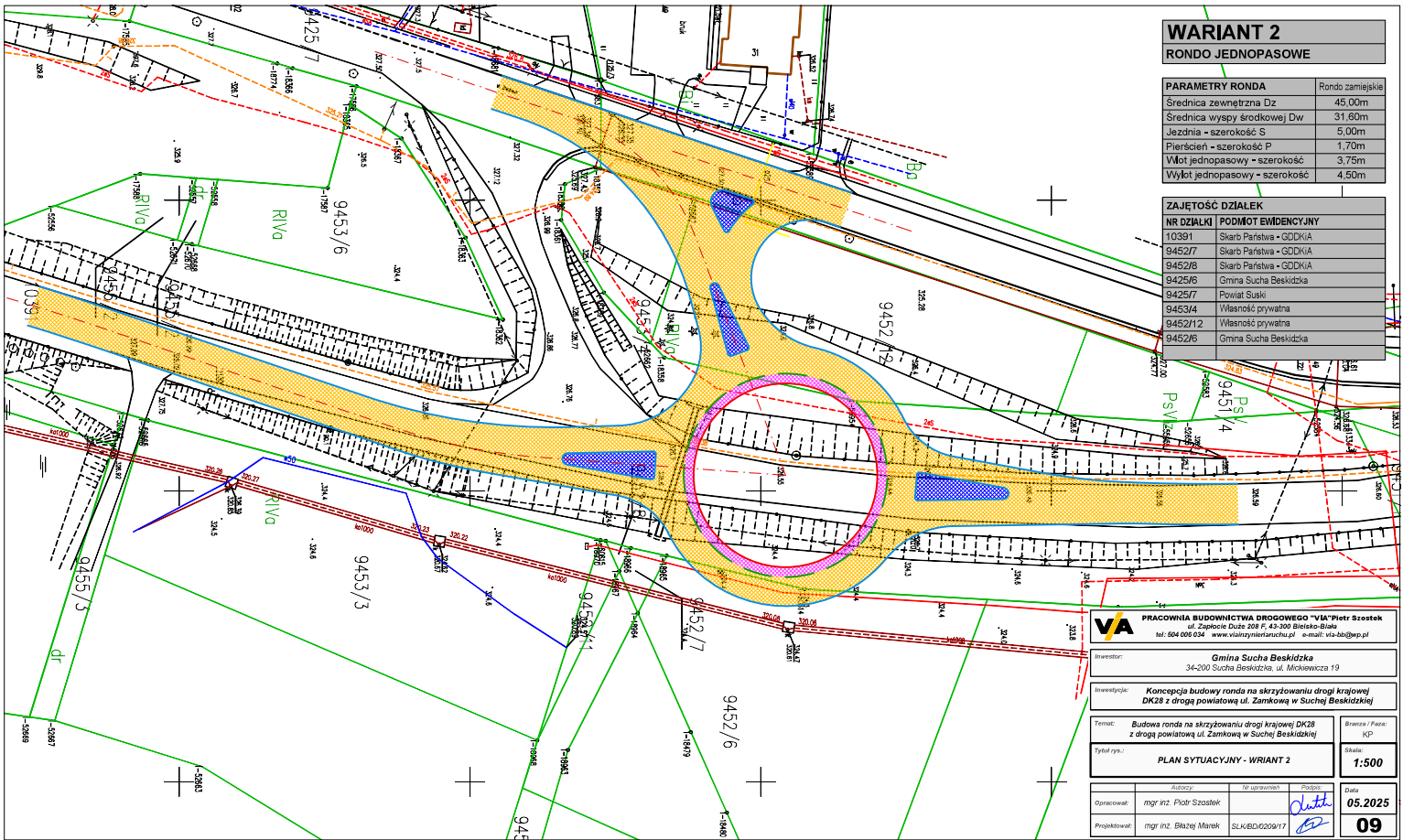


VA PRACOWNIA INŻYNIERSTWA DROGOWEGO "VA" Przemysław Raszewski ul. Żelazna Dąbka 238 F, 43-502 Bielsko-Dąbki tel. 84 668 1911, www.valpolska.pl, e-mail: oswiat@va.pl	
Gmina Sucha Beskidzka 34-200 Sucha Beskidzka, ul. Mickiewicza 19	
Inwestycja	Koncepcja budowy ronda na drodze krajowej nr 28 - ul. Wodwicka przy skrzyżowaniu z ul. Zamkową w Suchej Beskidzkiej
Temat	Koncepcja budowy ronda na drodze krajowej nr 28 - ul. Wodwicka przy skrzyżowaniu z ul. Zamkową w Suchej Beskidzkiej
Wzrost / Wzrost RP	
Typy	Profil podłogi zewnętrznej obwiedni ronda
Skala	1:50/500
Opracował	mgr inż. Piotr Szostek
Projektował	mgr inż. Sławek Marek
Data	05.2025
	06

[illegible]

 PRACOWNIA BUDOWNICTWA DROGOWEGO "VA" Pielę Szoszek ul. Czerwona 20A 01-074 Warszawa tel. 504 00 00 00 www.vaplanet.pl/kontakt e-mail: vapo@vaplanet.pl	
NAZWA:	Główna Szoska Beskidek 34-200 Świerka (długość ok. 10 kilometrów)
OPISOWUJE:	Koncepcja budowy rowu na składowiskach nr 20 + ul. Władysławski przy ul. Władysławski 1 ul. Złotowska w Świerka (Beskidek)
TEMAT:	Koncepcja budowy rowu na składowiskach nr 20 + ul. Władysławski przy ul. Władysławski 1 ul. Złotowska w Świerka (Beskidek)
Typ projektu:	PRZEBUDOWA TYPOWA
Opisany jest:	Projekt budowy rowu na składowiskach nr 20 + ul. Władysławski przy ul. Władysławski 1 ul. Złotowska w Świerka (Beskidek)
Przebudowa:	Projekt budowy rowu na składowiskach nr 20 + ul. Władysławski przy ul. Władysławski 1 ul. Złotowska w Świerka (Beskidek)
Wartość:	150,00 zł
Termin:	05.2022
Przebieg:	07





WARIANT 2
RONDO JEDNOPASOWE

PARAMETRY RONDA	Rondo zamiejskie
Srednica zewnetrzna Dz	45,00m
Srednica wyspy srodkowej Dw	31,60m
Jezdnia - szerokosc S	5,00m
Pierscien - szerokosc P	1,70m
Wlot jednopasowy - szerokosc	3,75m
Wykot jednopasowy - szerokosc	4,50m

ZAJETOŚĆ DZIAŁEK	PODMIOT EWIDENCYJNY
NR DZIAŁKI	
10391	Skarb Państwa • GDDKiA
9452/7	Skarb Państwa • GDDKiA
9452/8	Skarb Państwa • GDDKiA
9425/6	Gmina Sucha Beskidzka
9425/7	Powiat Suski
9453/4	Własność prywatna
9452/12	Własność prywatna
9452/6	Gmina Sucha Beskidzka



PRACOWNIA BUDOWNICTWA DROGOWEGO "VA" Piotr Szostek
ul. Złotego Ducha 208 P 43-300 Bielsko-Biala
tel.: 504 005 034 www.viabudownictwo.pl e-mail: via-bb@wp.pl

Inwestor: Gmina Sucha Beskidzka
34-200 Sucha Beskidzka, ul. Mickiewicza 19

Inwestycja: Koncepcja budowy ronda na skrzyżowaniu drogi krajowej DK28 z drogą powiatową ul. Zamkową w Suchej Beskidzkiej

Temat: Budowa ronda na skrzyżowaniu drogi krajowej DK28 z drogą powiatową ul. Zamkową w Suchej Beskidzkiej

Tytuł rys.: PLAN SYTUACYJNY - WARIANT 2

Skala: 1:500

Opracował: mgr inż. Piotr Szostek

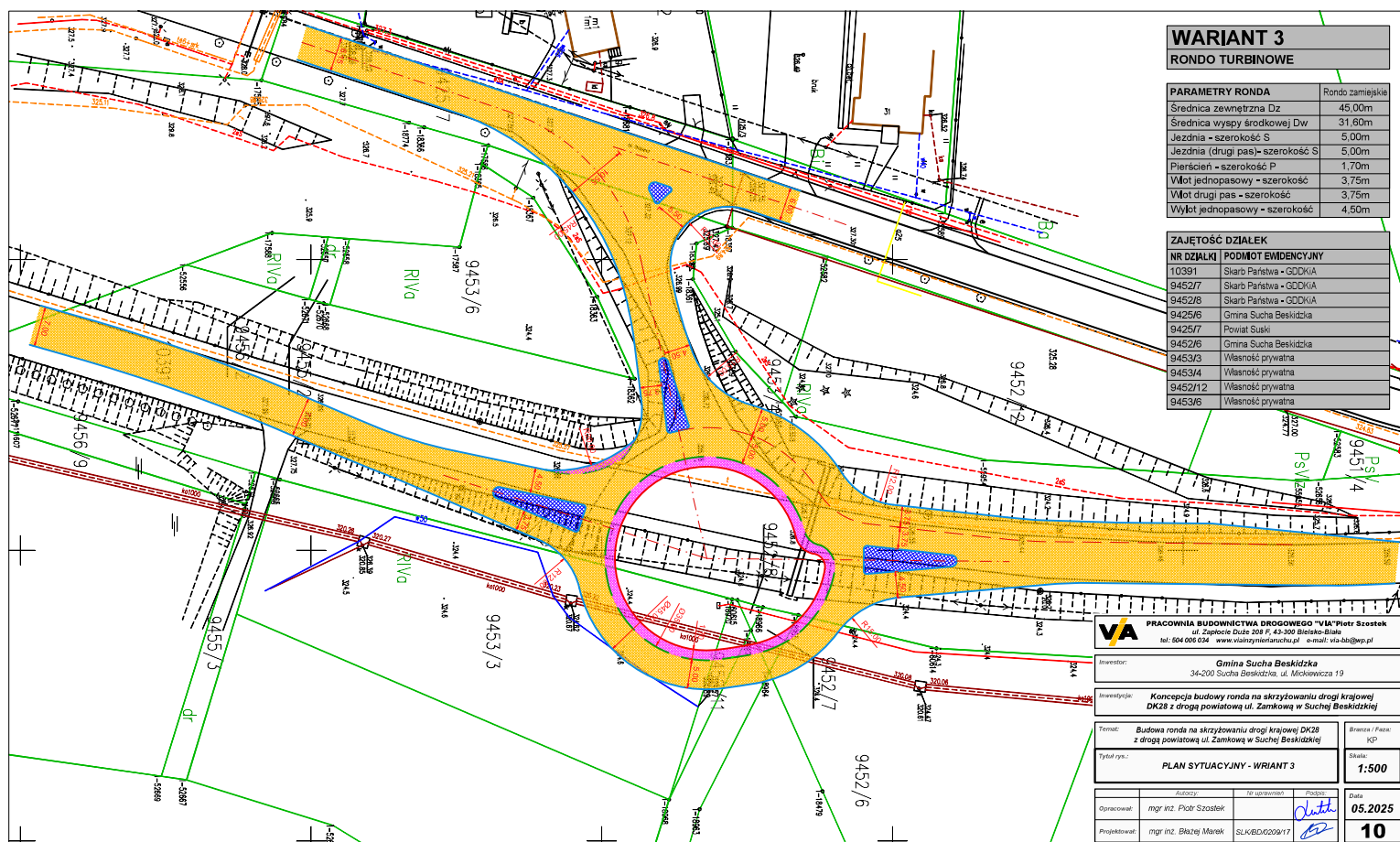
Projektował: mgr inż. Błażej Marek

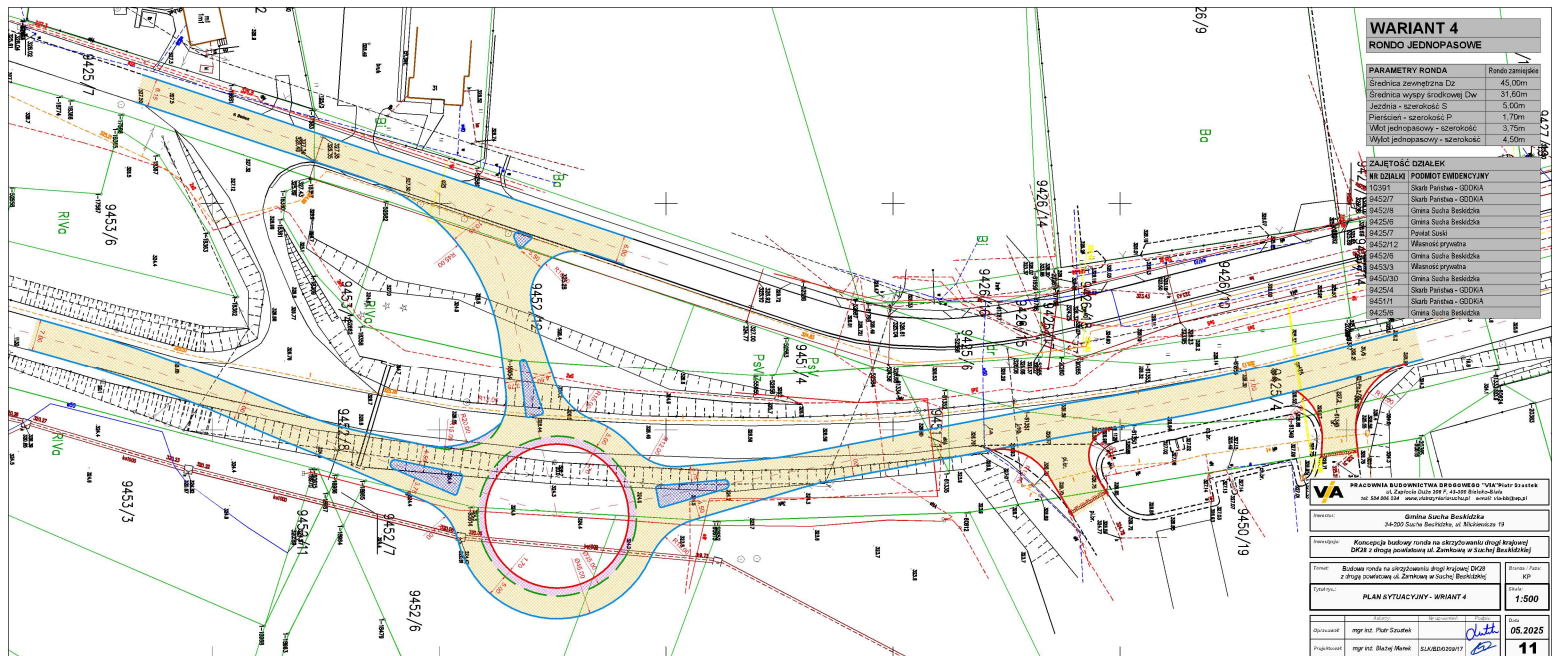
Współopracował: mgr inż. Błażej Marek

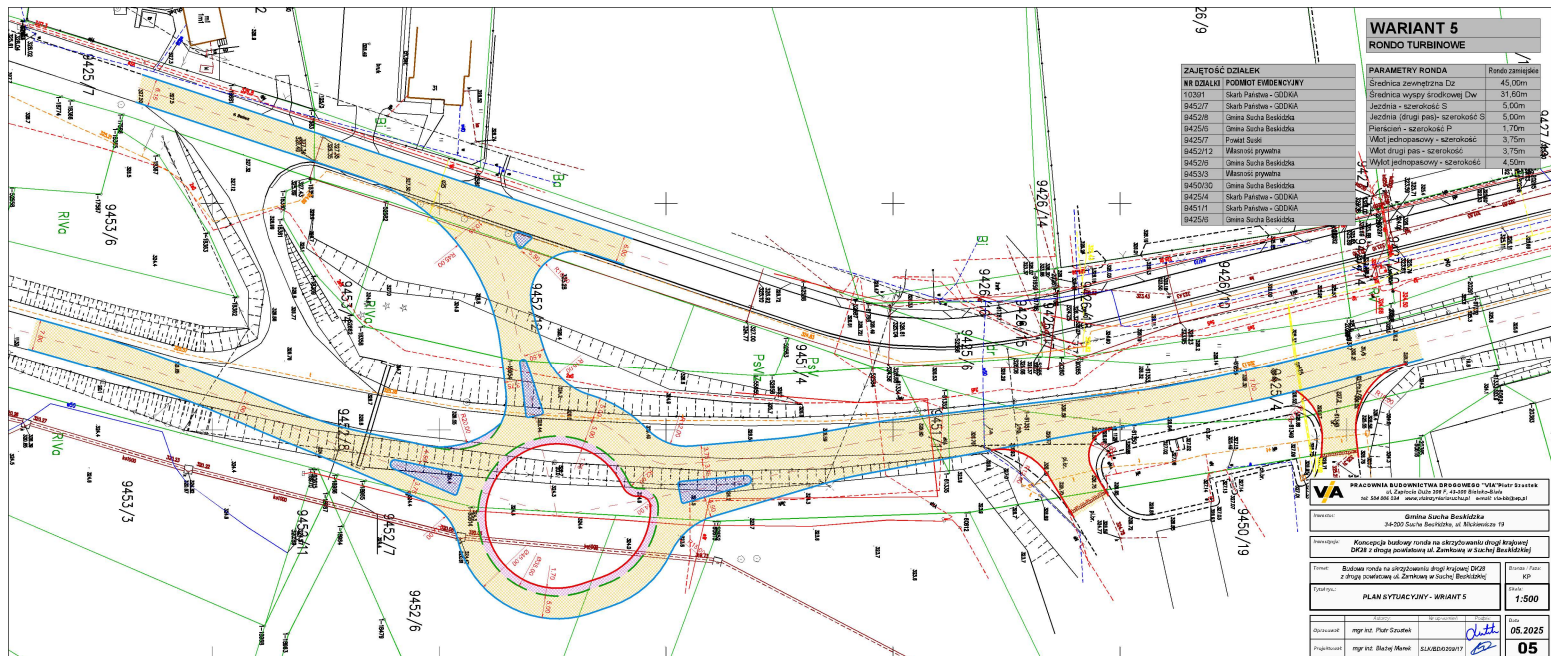
Współopracował: mgr inż. Błażej Marek

Data: 05.2025

Strona: 09







WARIANT 5 RONDO TURBINOWE

NR DZIAŁKI	PODMÓT EMBENCYJNY
10301	Skarb Państwa - GOSDAR
9452/7	Skarb Państwa - GOSDAR
9452/8	Gmina Sucha Beskidzka
9452/9	Gmina Sucha Beskidzka
9452/10	Pracowni Szwaj
9452/11	Własność prywatna
9452/12	Gmina Sucha Beskidzka
9452/13	Własność prywatna
9452/14	Gmina Sucha Beskidzka
9452/15	Skarb Państwa - GOSDAR
9452/16	Skarb Państwa - GOSDAR
9452/17	Gmina Sucha Beskidzka

PARAMETRY RONDA	Rondo zamknięte
Głębokość zewnętrzna D2	45,00m
Głębokość wewnętrzna D2	31,60m
Jednostka - szerokość S	5,00m
Jednostka (drugie pasy) - szerokość S	5,00m
Prędkość - szerokość P	1,70m
Wlot jednopasmowy - szerokość	3,75m
Wlot drugi pas - szerokość	3,75m
Wlot jednopasmowy - szerokość	4,50m

PRACOWNIA BUDOWNICTWA DROGOWEGO "Witold Krzyżanek" ul. Główna 100, 34-100 Sucha Beskidzka tel. 14 66 10 10, www.witoldkrzyzanek.pl, email: wkrzyzanek@wp.pl	
Wzrost:	Główna Sucha Beskidzka
Wzrost:	34-100 Sucha Beskidzka, ul. Główna 100
Wzrost:	Kompleksowa budowa ronda na skrzyżowaniu dróg krajowych DK28 z drogą powiatową ul. Zamkowa w Suchej Beskidzkiej
Wzrost:	Budowa ronda na skrzyżowaniu dróg krajowych DK28 z drogą powiatową ul. Zamkową w Suchej Beskidzkiej
Wzrost:	PLAN SYTUACYJNY - WARIANT 5
Wzrost:	1:500
Wzrost:	05.2025
Wzrost:	mgr inż. Piotr Szulc
Wzrost:	mgr inż. Beata Mielnik
Wzrost:	SKŁADOWOŚĆ
Wzrost:	05