

**Budowa drogi gminnej – ul. Jagiellońska w m Radgoszcz  
w km 0+076 -0+170**

**PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU**

**OPIS TECHNICZNY**

Spis treści:

A.	Część ogólna.....	.....
1.	Przedmiot inwestycji.....	.....
2.	Lokalizacja inwestycji.....	.....
2.1	Numery działek w obrębie pasa drogowego .....	.....
2.2	Obszar robót - wykupy terenu.....	.....
3.	Inwestor .....	.....
4.	Autor opracowania .....	.....
5.	Podstawa opracowania .....	.....
6.	Skład zespołu projektowego.....	.....
B.	Część techniczna .....	.....
7.	Stan istniejący.....	.....
8.	Założenia projektowe .....	.....
8.1	Parametry techniczne przyjęte w opracowaniu .....	.....
9.	Zakres robót budowlanych .....	.....
10.	Przebieg projektowanej drogi w planie .....	.....
11.	Przekrój poprzeczny projektowanej drogi.....	.....
12.	Profil podłużny projektowanej drogi.....	.....
13.	Technologia wykonania nawierzchni .....	.....
13.1	Konstrukcja wzmocnienia istniejącej nawierzchni jezdni .....	.....
13.2	Konstrukcja poszerzenia, .....	.....
14.	Odwodnienie .....	.....
15.	Roboty ziemne.....	.....
16.	Zagadnienia geodezyjno prawne.....	.....
C.	Część rysunkowa.....	.....

Izbiska dn. 19 luty 2020 r.

## **OŚWIADCZENIE**

Stosownie do art. 20 ust. 4 ustawy z dnia 7 lipca 2004 r. Prawo budowlane oświadczam, że dokumentacja projektowa pn:

### **Budowa drogi gminnej – ul. Jagiellońska w m. Radgoszcz w km 0-076-0+170**

wykonana na zlecenie Gminy Radgoszcz została sporządzona zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

### **P R O J E K T A N T:**

#### **Mgr inż. Katarzyna SERAFIN**

uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w specjalności inżynierskiej drogowej nr ewidencyjny PDK/0209/POOD/16.

### **SPRAWDZAJĄCY :**

#### **Mgr inż. Maciej DUDZIK**

uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w specjalności inżynierskiej drogowej nr ewidencyjny PDK/0168/PWOD/15.

## **A. Część ogólna**

### **1 Przedmiot inwestycji**

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi gminnej – ul. Jagiellońska na odcinku w km 0+076- 0+170 w miejscowości Radgoszcz na terenie gminy Radgoszcz w powiecie dąbrowskim w województwie małopolskim.

Niniejsze opracowanie ma na celu poprawę stanu technicznego i użytkowego odcinka drogi poprzez wykonanie wzmocnienia nawierzchni drogi z jednoczesną regulacją szerokości jezdni. Projekt zakłada uregulowanie istniejącej geometrii krawędzi jezdni oraz korektę nie normatywnych parametrów przebiegu trasy. Droga posiadać będzie parametry klasy funkcjonalno-technicznej D, natomiast nawierzchnia spełniać będzie wymagania nośności dla ruchu kategorii KR2. Projekt przewiduje również przebudowę istniejących poboczy.

### **2. Lokalizacja inwestycji**

Droga przebiega przez centrum miejscowości Radgoszcz w gminie Radgoszcz w powiecie dąbrowskim w województwie małopolskim. Odcinek drogi ma charakter drogi dojazdowej o znaczeniu gminnym łączącej miejscowość z drogą powiatową nr 1322K . Droga przebiega przez tereny o luźniej zabudowie jednorodzinnej, zagrodowej , handlowej i usługowej. Dostęp do drogi jest bezpośredni i nieograniczony. Niniejsze opracowanie obejmuje odcinek od km 0+076 (koniec istn. nawierzchni bitumicznej ) do km 0+170 (pocz. istn. nawierzchni bitumicznej).

Orientacyjną lokalizację drogi zaznaczono kolorem czerwonym i przedstawiono na rysunku poniżej:



## 2.1 Numery działek w obrębie pasa drogowego

Lp.	nr działki	obręb	gmina	powiat
1	2413/6	0001 - Radgoszcz	Radgoszcz	dąbrowski
2	2413/8	0001 - Radgoszcz	Radgoszcz	dąbrowski
3	2413/10	0001 - Radgoszcz	Radgoszcz	dąbrowski
4	2414/2	0001 - Radgoszcz	Radgoszcz	dąbrowski
5	2416/16	0001 - Radgoszcz	Radgoszcz	dąbrowski
6	2416/17	0001 - Radgoszcz	Radgoszcz	dąbrowski

## 3. Inwestor

Inwestorem zadania jest:



Gmina Radgoszcz,  
Pl. Św. Kazimierza 7-8  
33-200 Radgoszcz

## 4. Autor opracowania

**Autorem niniejszego opracowania projektowego jest firma:**

PRO- GEO USŁUGI PROJEKTOWE I GEODEZYJNE Halina Lonczak  
Izbiska 31 A 39-308 Wadowice Górne

## 5. Podstawa opracowania

Podstawą opracowania niniejszej dokumentacji projektowej są następujące dokumenty, publikacje i akty prawne:

- Umowa z inwestorem na wykonanie projektu,
- Mapa sytuacyjno-wysokościowa do celów projektowych w skali 1:500 zarejestrowana i przyjęta do zasobów geodezyjnych w dniu 17.09.2018r. pod nr ew. P.1204.2018.1226,
- Badania geotechniczne podłoża gruntowego,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
- Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych -IBDiM 1997 r.,
- Opinie i uzgodnienia dotyczące rozwiązań projektowych zawarte z Inwestorem,

- Decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego znak BI-7331/4/2009r.
- Inne związane opinie oraz obowiązujące przepisy rozporządzenia i normatywy.
- Wizja lokalna w terenie oraz pomiary sytuacyjno-wysokościowe.

## **6. Projektanci**

Mgr inż. Katarzyna Serafin posiadająca uprawnienia do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej nr PDK/0209/POOD/16

Mgr inż. Maciej Dudzik posiadający uprawnienia do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej nr PDK/0168/PWOD/15

Opracowujący: mgr inż. Kacper Głaz

Halina Lonczak

## **B. Część techniczna**

### **7. Stan istniejący**

Odcinek drogi w stanie istniejącym posiada podbudowę z kruszywa łamanego zmiennej szerokości ok. 3,0-4,5m wraz z poboczami gruntowymi o zmiennych szerokościach posiada, na całym odcinku objętym przebudową uszkodzenia nawierzchni tłuczniowej, liczne ubytki i wyrwy zarówno w nawierzchni jak i w poboczach.. Istniejąca nawierzchnia nie posiada spadków porzecznych, co dodatkowo uniemożliwia spływ wód opadowych a to sprzyja tworzeniu się zastoisk wody i pogarszaniu stanu nawierzchni. Istniejące pobocza drogi są mocno zaniżone i stwarzają niebezpieczeństwo dla ruchu pieszego. Korona drogi przebiega przeważnie w poziomie przyległego terenu. Odwodnienie drogi w niżej położony teren.

Odcinek drogi w obecnym stanie technicznym wymaga gruntownego remontu nawierzchni i poboczy w celu zapewnienia przejezdności zwłaszcza w okresie obfitych opadów ale także ze względu na stan bezpieczeństwa i warunków jazdy. Bardzo nierówna nawierzchnia i nie regularna szerokość powoduje ponadto brak komfortu pod względem użytkowym wśród kierowców oraz może prowadzić do niebezpieczeństwa w formie kolizji lub wypadku z udziałem pieszych i rowerzystów.

## **8. Założenia projektowe**

### **8.1 Parametry techniczne przyjęte w opracowaniu**

W projekcie założono następujące parametry techniczne drogi:

- klasa funkcjonalno-techniczna drogi - D (dojazdowa),
- prędkość projektowa - 40 km/h

- nośność / kategoria ruchu – KR2,
- przekrój poprzeczny jezdni 2 % daszkowy na prostej i 2-4% jednostronny na łuku
- szerokość pasa ruchu – 2,25 m
- szerokość poboczy 0,75m – 8 % spadek

## **9. Zakres robót budowlanych**

Projekt zakłada wykonanie następujących czynności w ramach robót budowlanych:

- roboty przygotowawcze,
- wykonanie korytowania pod poszerzenie jezdni,
- wykonanie podbudowy przy regulacji szerokości jezdni,
- wykonanie wzmocnienia nawierzchni istniejącej oraz górnych warstw poszerzenia,
- wykonanie pobocza,
- roboty wykończeniowe.

## **10. Przebieg projektowanej drogi w planie**

Początek opracowania od km 0+0,75 (koniec istn. nawierzchni bitumicznej) do km 0+170 (pocz. istn. nawierzchni bitumicznej).

Geometria trasy została opisana za pomocą odcinków prostych, łuków kołowych oraz krzywych przejściowych zgodnie z obowiązującymi przepisami technicznymi. Współrzędne i pikietaż wierzchołków trasy, promienie łuków, parametry krzywych przejściowych oraz regulacje szerokości pasa ruchu przedstawiono na planie sytuacyjnym.

## **11. Przekrój poprzeczny projektowanej drogi**

Typowy przekrój drogi zakłada:

- jezdnię o szerokości dwóch pasów ruchu po 2,25 m każdy, obustronne pobocza szer. 0,75m.

Przekrój normalny zakłada spadek daszkowy jezdni 2.0 % na prostej, 2-4% jednostronny na łukach i poboczy 8.0 %.

## **12. Profil podłużny projektowanej drogi**

Niweleta drogi składa się z odcinków prostych oraz pionowych łuków kołowych. Projekt zakłada odtworzenie charakteru przebiegu niwelety istniejącej pod względem spadków podłużnych, wynika to z przyjętej technologii wykonania wzmocnienia (nakładka bitumiczna o określonej grubości), oraz dostosowania wysokości do istniejącej nawierzchni bitumicznej na początku i końcu projektowanego odcinka.

## **13. Technologia wykonania nawierzchni**

W projekcie zakłada się wykonanie wzmocnienia istniejącej nawierzchni w postaci nakładki z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie wraz z wyrównaniem przekroju poprzecznego jezdni do wymaganych 2.0 % (lub więcej w rejonie łuków poziomych) oraz ułożeniu dwóch warstw bitumicznych. Na poszerzeniu jezdni wykonana zostanie całkowicie nowa konstrukcja drogi.

Założenia do przyjęcia grubości warstw konstrukcyjnych są następujące:

- nośność podłoża gruntowego: G2-G3,
- kategoria ruchu: KR2.

Materiał pozyskany podczas korytowania jest własnością Zamawiającego i należy go odwieźć w miejsce wskazane przez Zamawiającego .

### **13. Konstrukcja wzmocnienia istniejącej nawierzchni jezdni**

warstwa ściernalna z AC 11 S 50/70 - **5 cm**,

warstwa wiążąca z AC 16 W 50/70 - **7 cm**,

górną warstwą podbudowy kliniec 0/16mm – **5cm**

podbudowa z kruszywa łamanego stab. mechanicznie frakcji 0/63mm - **25 cm**,

istn. podbudowa żwirowo tłuczniowa

### **Konstrukcja w miejscu wymiany konstrukcji**

warstwa ściernalna z AC 11 S 50/70 - **5 cm**

warstwa wiążąca z AC 16 W 50/70 - **7 cm**,

górną warstwą podbudowy kliniec 0/16mm – **5cm**

podbudowa z kruszywa łamanego stab. mechanicznie frakcji 0/63mm - **25 cm**,

warstwa mrozoochronna z kruszywa naturalnego- pospółka - **30cm**

### **Konstrukcja pobocza**

kruszywo łamane frakcji 0/31,5mm - **20cm**,

**Do wykonania konstrukcji podbudowy drogi i nawierzchni poboczy Zamawiający wymaga stosowania mieszanek z kruszyw o min. średniej twardości (kruszywa dolomitowe). Wyklucza się stosowanie kruszywa wapiennego (dostarczone kruszywo musi spełniać wymagania stawiane kruszywom stosowanym do budowy i remontów dróg – w szczególności wymagania aktualnych wytycznych, norm i przepisów prawnych).**

### **14. Odwodnienie**

Odwodnienie istniejące w niższej położone tereny zielone.

### **15. Roboty ziemne**

Roboty ziemne w postaci wykonania korytowania pod poszerzenia jezdni oraz plantowania wynikają głównie z konieczności wykonania regulacji szerokości jezdni.

### **15. Zagadnienia geodezyjno prawne**

Całość robót budowlano-montażowych należy wykonać zgodnie z obowiązującymi: warunkami technicznymi, polskimi normami i przepisami BHP.

Przebudowa projektowanego chodnika nie spowoduje zagrożeń dla środowiska, pogorszenia jego stanu, oraz wzrostu emisji pyłów do atmosfery powyżej 20%.

W czasie eksploatacji drogi na nowej i gładkiej nawierzchni jezdni nie zwiększy się, ale zmniejszy się emisja hałasu.

Wody opadowe z powierzchni przebudowanej drogi nie będą zawierały zanieczyszczeń wymagających podczyszczenia przed wprowadzeniem do gruntu.

W czasie eksploatacji nie będą powstawać odpady.

Na etapie budowy projektowanego przedsięwzięcia nastąpią zagrożenia związane z prowadzonymi procesami budowlanymi tj.:

- Powstanie mas ziemnych przewidzianych do rozplantowania na terenie budowy lub wywózki podczas wykonywania nasypów i koryta pod konstrukcje jezdni,
- Naruszenie wierzchnich warstw gleby w związku z robotami ziemnymi,
- Emisja niezorganizowana hałasu i pyłów w związku z dojazdem maszyn budowlanych i samochodów dostarczających materiały budowlane,
- Emisja hałasu w czasie pracy maszyn budowlanych,
- Powstawanie odpadów z okresu prac budowlanych (odzysk lub unieszkodliwianie przez uprawnionego odbiorcę).
- Emisja niezorganizowana pyłów w trakcie budowy obiektów drogowych.

Są to uciążliwości krótkotrwałe, odwracalne i niepozostawiające trwałych śladów w środowisku.

Zasięg oddziaływania w czasie budowy jest ograniczony i nie decyduje trwale o stanie środowiska w rejonie lokalizacji przedsięwzięcia (budowa nie stwarza też zagrożeń dla obiektów sąsiadujących, ludzi lub stosunków wodnych).

Ocena rozwiązań technicznych i technologicznych pozwala sformułować wniosek o korzystnych warunkach miejscowych i możliwościach ograniczenia do bezpiecznego poziomu korzystania ze środowiska w trakcie realizacji zamierzonych robót. Uciążliwości związane z okresem budowy będą krótkotrwałe i odwracalne (wynika to ze skali przedsięwzięcia, tradycyjnej technologii i rodzaju przedsięwzięcia – przebudowy drogi).

Przebudowa przeprowadzona zgodnie z projektem, nie spowoduje degradacji środowiska, wręcz zdecydowanie poprawi komfort i bezpieczeństwo uczestników ruchu

### **C. Część rysunkowa**