



BIURO INŻYNIERSKIE MK Spółka Jawna

M.Krawczyk, K.Strzeżyk

NAZWA INWESTYCJI:	Remont odcinka drogi wewnętrznej usytuowanej na dz. nr 1301/1 w Rajsku w km 0+006,00 - 0+256,00
ADRES INWESTYCJI:	dz. nr 1301/1 - RAJSKO
INWESTOR:	GMINA OŚWIĘCIM ul. Zamkowa 12 32-600 Oświęcim
STADIUM:	MATERIAŁY DO ZGŁOSZENIA ROBÓT BUDOWLANYCH
BRANŻA:	DROGOWA

FUNKCJA	IMIĘ I NAZWISKO	NR UPRAWNIEŃ	PODPIS
opracował:	inż. Krzysztof Strzeżyk	nr upr. SLK/1553/PWOD/07 specjalność drogowa	
opracowała:	mgr inż. Paula Schab	-----	

MARZEC 2025 r.

SPIS ZAWARTOŚCI

SPIS ZAWARTOŚCI.....	1
I. DANE OGÓLNE.....	2
1.1 Inwestor	2
1.2 Biuro projektowe	2
1.3 Podstawa formalno-prawna.....	2
1.4 Cel i zakres opracowania	2
1.5 Materiały wyjściowe.....	2
II. OPIS TECHNICZNY	3
2.1 Opis stanu istniejącego	3
2.2 Dane ewidencyjne	3
2.3 Dane z planu zagospodarowania przestrzennego	3
2.4 Geotechniczne warunki posadowienia.....	3
2.5 Opis stanu projektowanego	4
2.6 Dane liczbowe, charakterystyka inwestycji	5
2.7 Układ komunikacyjny w planie, profilu	6
2.8 Układ komunikacyjny w przekroju poprzecznym.....	6
2.9 Konstrukcja nawierzchni.....	6
2.10 Odwodnienie	6
2.11 Dostępność dla osób niepełnosprawnych.....	6
2.12 Charakterystyka ekologiczna.....	6
2.13 Informacje dotyczące bezpieczeństwa i ochrony zdrowia	7
III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	8

I. DANE OGÓLNE

1.1 Inwestor

GMINA OŚWIĘCIM
ul. Zamkowa 12
32-600 Oświęcim

1.2 Biuro projektowe

BIURO INŻYNIERSKIE MK Spółka Jawna M. Krawczyk, K. Strzeżyk
ul. Unii Europejskiej 10/88.1
32-602 Oświęcim

1.3 Podstawa formalno-prawna

- Umowa pomiędzy inwestorem a Pracownią Projektową;
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo Budowlane;
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno- budowlanych dotyczących dróg publicznych;
- Rozporządzenie Ministra Rozwoju, Pracy i Technologii z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego;
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych;
- Ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych;
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie;
- Polskie Normy, zasady wiedzy technicznej;
- Wizja lokalna w terenie, pomiary uzupełniające

1.4 Cel i zakres opracowania

Niniejsze opracowanie obejmuje swoim zakresem wykonanie dokumentacji projektowej dla inwestycji pn.: **Remont odcinka drogi wewnętrznej usytuowanej na dz. nr 1301/1 w Rajsku w km 0+006,00 – 0+256,00** w zakresie: remontu jezdni, poboczy i zjazdów.

Całość prac objętych remontem mieści się w granicach działki inwestycyjnej.

Celem opracowania jest pozyskanie niezbędnej dokumentacji formalno-prawnej i uzgodnień dla uzyskania możliwości realizacji inwestycji zgodnie z przyjętymi rozwiązaniami projektowymi.

Biorąc pod uwagę zakres planowanych robót, przedmiotowe zadanie klasyfikuje się do następujących kategorii obiektów budowlanych:

- XXV - drogi i kolejowe drogi szynowe.

1.5 Materiały wyjściowe

- mapa zasadnicza w skali 1:500;
- informacje i wytyczne uzyskane od Inwestora;
- inwentaryzacja i pomiary w terenie.

II. OPIS TECHNICZNY

2.1 Opis stanu istniejącego

Teren objęty opracowaniem znajduje się w miejscowości Rajsko w powiecie oświęcimskim. Obszar inwestycji stanowi część drogi wewnętrznej zlokalizowanej na działce o numerze ewidencyjnym 1301/1 od km 0+006 do km 0+256. Przedsięwzięcie obejmuje jednostkę ewidencyjną 121306_2, obręb 0011 Rajsko.

Bezpośrednie sąsiedztwo inwestycji stanowią tereny o charakterze mieszkaniowym i rolnym.

Droga wewnętrzna objęta inwestycją jest połączona z ul. Wilamowicką, która stanowi połączenie do drogi wojewódzkiej DW933 (ul. Pszczyńska).

W stanie istniejącym projektowana droga ma jezdnię o szerokości około 3,0 m.

Istniejąca nawierzchnia jezdni jest utwardzona kruszywem. Pobocza wzdłuż drogi są zawyżone w stosunku do skoleinowanej nawierzchni.

Odwodnienie odbywa się powierzchniowo poprzez spadki poprzeczne i podłużne.

W obszarze terenu objętego niniejszym opracowaniem występują sieci uzbrojenia terenu w postaci:

- sieć gazociągowa,
- sieć wodociągowa,
- sieć elektroenergetyczna.

Zakres robót nie wpływa na uzbrojenie podziemne.

UWAGA: Prowadzenie prac w pobliżu istniejących sieci uzbrojenia terenu należy prowadzić ręcznie i pod nadzorem odpowiednich służb, z powiadomieniem przed przystąpieniem do robót.

2.2 Dane ewidencyjne

<u>Działki inwestycyjne:</u>	1301/1
<u>Województwo:</u>	małopolskie
<u>Powiat:</u>	oświęcimski
<u>Gmina:</u>	Oświęcim
<u>Jednostka ewidencyjna:</u>	121306_2
<u>Obręb ewidencyjny:</u>	0011 Rajsko

Inwestor posiada prawo dysponowania terenem dla działki objętej inwestycją.

Zakres opracowania nie wykracza poza w/w działkę inwestycyjną.

2.3 Dane z planu zagospodarowania przestrzennego

Zakres objęty niniejszą dokumentacją projektową nie jest objęty miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

2.4 Geotechniczne warunki posadowienia

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012r. W sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz. U. Z 2012r. Poz. 463) inwestycję zalicza się do pierwszej kategorii geotechnicznej w prostych warunkach gruntowych.

2.5 Opis stanu projektowanego

Niniejsze opracowanie obejmuje wykonanie dokumentacji projektowej dla zadania inwestycyjnego pn.: **Remont odcinka drogi wewnętrznej usytuowanej na dz. nr 1301/1 w Rajsku w km 0+006,00 – 0+256,00.**

W ramach zamierzenia planuje się prace remontowe w zakresie:

- remontu jezdni na odcinku 250 m;
- remontu poboczy o szerokości 0,50 m;
- remontu zjazdów na szerokości 0,50 m.

ELEMENTY REMONTOWANE

JEZDNIA

Remont drogi polegał będzie wymianie górnych warstw konstrukcji nawierzchni. Na całej długości remontowanego odcinka zakłada się odtworzenie podbudowy o grubości 35 cm z tłucznia kamiennego stabilizowanego mechanicznie, 5 cm nawierzchni z kruszywa łamanego bazaltowego stabilizowanego mechanicznie.

Projektowana szerokość jezdni wynosi 3,50 m. Na całej długości jezdni projektuje się spadek daszkowy 2,0%.

POBOCZE

Opracowanie zakłada również remont poboczy. Remont wykonany zostanie na szerokości 0,50 m. Konstrukcja poboczy będzie składać się z takich samych warstw jak konstrukcja nawierzchni jezdni. Spadek poprzeczny zaprojektowano taki jak na jezdni, w celu nawiązania do istniejących rzędnych oraz zapewnienia prawidłowego odwodnienia.

ZJAZDY

Niniejsze zamierzenie obejmuje również wykonanie remontu zjazdów. Odtworzenie nawierzchni zostanie wykonane na szerokości 0,50 m. Nawierzchnię zjazdów należy wykonać z kruszywa.

Spadek podłużny w obrębie odtwarzanych elementów dobrać w celu zapewnienia nawiązania do istniejących rzędnych. Wartość pochylenia nie może przekraczać dopuszczalnych parametrów pochylenia.

ISTNIEJĄCA INFRASTRUKTURA

**Z uwagi na charakter prac ingerencja w istniejące sieci uzbrojenia terenu ogranicza się do regulacji wysokościowej istniejących zasuw celem dowiązania wysokościowego do remontowanej nawierzchni.
Prace nie spowodują odkrycia występujących sieci uzbrojenia.**

ELEMENTY DO ROZBIÓRKI

Roboty rozbiórkowe obejmują:

- rozbiórkę zjazdów i poboczy
- wykonanie koryta pod warstwy konstrukcyjne jezdni, zjazdów i poboczy

Do wykonania robót związanych z korytowaniem, może być wykorzystany sprzęt: spycharki, ładowarki, samochody ciężarowe, młoty pneumatyczne, piły mechaniczne, koparki, itp. Wszystkie elementy możliwe do powtórnego wykorzystania powinny być usuwane bez powodowania zbędnych uszkodzeń. O ile uzyskane elementy nie stają się własnością Wykonawcy, powinien on przewieźć je na miejsce określone przez Inwestora. Elementy i materiały, które zgodnie z ST stają się własnością Wykonawcy, powinny być usunięte z terenu budowy.

Doły (wykopy) powstałe po rozbiórce elementów dróg, znajdujące się w miejscach, gdzie zgodnie z dokumentacją projektową będą wykonane wykopy drogowe, powinny być tymczasowo zabezpieczone. W szczególności należy zapobiec gromadzeniu się w nich wody opadowej.

Doły w miejscach, gdzie nie przewiduje się wykonania wykopów drogowych należy wypełnić, warstwami, odpowiednim gruntem do poziomu otaczającego terenu i zagęścić zgodnie z wymaganiami zgodnymi z ST.

Zakres prac będzie polegał na:

- korytowaniu w miejscu projektowanych elementów wraz z wywozem gruntu
- wykonaniu warstw konstrukcyjnych jezdni,
- wykonanie pobocza,
- wykonaniu remontu nawierzchni zjazdów.

Wykonawca robót w trakcie prac jest zobowiązany wykonywać wszelkie niezbędne pomiary w celu uzyskania prawidłowego odwodnienia projektowanych elementów (spadki poprzeczne, podłużne, skrzyżowania z sieciami uzbrojenia terenu).

W przypadku przecięcia się lub zbliżenia elementów projektowanych do sieci uzbrojenia terenu, Wykonawca winien wykonać wykopy kontrolne celem ustalenia ich faktycznego przebiegu w planie oraz głębokości posadowienia.

2.6 Dane liczbowe, charakterystyka inwestycji

Podstawowe dane liczbowe:

– długość projektowanego odcinka	250 m
– szerokość jezdni	3,50 m
– szerokość pobocza	0,50 m

W obszarze terenu objętego niniejszym opracowaniem nie są zlokalizowane zabytki wpisane do rejestru zabytków.

Przedmiotowy teren znajduje się w obszarze górniczym Brzeszcze II i w terenie górniczym Brzeszcze IV.

Przedmiotowy zakres inwestycji zaprojektowany został zgodnie z przepisami techniczno-budowlanymi oraz zgodnie z zasadami wiedzy technicznej, zapewniając m.in.: spełnienie wymagań dotyczących bezpieczeństwa konstrukcji, bezpieczeństwa

użytkowania, odpowiednich warunków higienicznych i zdrowotnych oraz ochrony środowiska, ochrony przed hałasem i drganiami.

Projektowana inwestycja oraz jej użytkowanie nie wpłynie na pogorszenie istniejącego stanu działek sąsiednich.

2.7 Układ komunikacyjny w planie, profilu

Układ komunikacyjny został zaprojektowany w oparciu o stan istniejący. Kształt układu objętego opracowaniem dostosowano do pierwotnych wymagań Inwestora. Szczegóły rozwiązania sytuacyjnego zawarte są na rysunkach nr 1 „Plan sytuacyjny”.

Spadki podłużne jezdni zmieniają się w zakresie 0,30 – 0,80%.

2.8 Układ komunikacyjny w przekroju poprzecznym

Spadek poprzeczny jezdni i poboczy dostosowano do istniejących rzędnych terenu z pochyleniem daszkowym 2,0%.

2.9 Konstrukcja nawierzchni

Zgodnie z ustaleniami z Inwestorem dobrano następującą konstrukcję nawierzchni:

<u>JEZDNIA/ ZJAZD</u>	grubość warstwy	zakres robót ziemnych do 40 cm
nawierzchnia – kruszywo łamane bazaltowe stabilizowane mechanicznie o uziarnieniu ciągłym 0/31,5	5 cm	
podbudowa pomocnicza – tłuczeń kamienny stabilizowany mechanicznie o uziarnieniu 31,5/63	35 cm	
ŁĄCZNIE	40 cm	

2.10 Odwodnienie

Sposób zagospodarowania wód opadowych nie zmieni się w stosunku do stanu istniejącego. Wody opadowe będą odprowadzone na teren przyległej zieleni, skąd będą infiltrować w głąb gruntu.

2.11 Dostępność dla osób niepełnosprawnych

Projektowany układ komunikacyjny nie generuje barier dla osób niepełnosprawnych.

W projekcie zastosowano normatywne parametry pochyłości, które nie będą stanowiły przeszkody dla osób niepełnosprawnych.

2.12 Charakterystyka ekologiczna

Z uwagi na swoją konstrukcję, lokalizację i przeznaczenie projektowany układ komunikacyjny nie będzie wprowadzać zakłóceń do środowiska.

Stosunki wodno-prawne nie ulegną zmianie. W ramach ochrony wód powierzchniowych płynących, przedsięwzięcie zapewnia zagwarantowanie przepustowości obszarów spływowych.

Prowadzone roboty nie będą miały negatywnego wpływu na glebę. Roboty ziemne będą polegały na wykonaniu koryta pod warstwy konstrukcyjne projektowanych elementów, a powstałe ubytki, należy zasypać gruntem rodzimym. Nadmiar ziemi zostanie częściowo rozplantowany, a częściowo wywieziony.

Z uwagi na głębokość wykopów projektowany układ komunikacyjny nie wpłynie negatywnie na wody gruntowe.

Zagrożenie w zakresie zanieczyszczenia powietrza i hałasu (poziom hałas nie ulegnie zmianie w znaczącym stopniu) nie będzie uciążliwe, i nie przekroczy dopuszczalnych wartości. W wyniku realizacji projektowanej inwestycji, a następnie eksploatacji obiektu, nie przewiduje się zachwiania równowagi środowiska naturalnego. Zachowane zostaną wszystkie warunki dotyczące działań ochronnych minimalizujące oddziaływanie na środowisko przedmiotowej inwestycji.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami Natura 2000. Inwestycja nie oddziałuje na obszar Natura 2000.

2.13 Informacje dotyczące bezpieczeństwa i ochrony zdrowia

Podczas realizacji robót budowlanych mogą występować następujące zagrożenia:

- praca ciężkiego sprzętu mechanicznego podczas robót ziemnych oraz nawierzchniowych,
- potrącenie pracownika lub osoby postronnej łyżką koparki przy braku wygradzenia strefy niebezpiecznej,
- najechania na pracownika przez sprzęt rozładujący „pracujący na wstecznym biegu”,
- uszkodzenie sieci uzbrojenia podziemnego przy nieprzestrzeganiu reżimu wykonywania ręcznie wykopów w strefie ochronnej.

Przed przystąpieniem do robót należy teren budowy zabezpieczyć poprzez:

- wykonanie oznakowania ruchu drogowego na czas robót,
- należy wydzielić trasy dostawy materiałów i sprzętu na budowę,
- przy prowadzeniu robót ziemnych w bezpośrednim sąsiedztwie sieci uzbrojenia terenu należy zapewnić fachowy nadzór, a osoba nadzorująca roboty jest zobowiązana w porozumieniu z właściwymi jednostkami (właścicielami instalacji) określić odległości od instalacji, w jakich można bezpiecznie wykonywać te roboty, w pionie i poziomie,
- w razie przypadkowego odkrycia w trakcie robót ziemnych jakichkolwiek instalacji należy niezwłocznie przerwać roboty do czasu ustalenia pochodzenia tych instalacji i określenia czy i w jaki sposób jest możliwe dalsze bezpieczne prowadzenie robót pracowników należy wyposażyć w środki ochrony osobistej.

UWAGA:

Wszystkie prace należy wykonywać zgodnie z obowiązującymi przepisami BHP, pod nadzorem osoby posiadającej odpowiednie uprawnienia budowlane, zachowując zasadę starannego wykonania robót.

Wszystkie wskazane w projekcie materiały oraz ich producenci stanowią wyznacznik standardu jakościowego. Dopuszcza się stosowanie materiałów innych producentów pod warunkiem zastosowania materiałów nie gorszych niż podane w projekcie. Ujęte w dokumentacji nazwy własne są przykładowe. Inwestor dopuszcza rozwiązania równoważne opisywanym a opisane traktować należy jako dokładne określenie ich parametrów technicznych i jakościowych.

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Orientacja

Rys. nr 1 Plan sytuacyjny

Rys. nr 2 Profil podłużny

Rys. nr 3 Przekroje typowe

skala 1:500

skala 1:500 / 1:50

skala 1:50

ORIENTACJA

