



BIURO INŻYNIERSKIE MK Spółka Jawna

M.Krawczyk, K.Strzeżyk

Egz.1

NAZWA INWESTYCJI:	Remont Gościnnej w Zaborzu w ramach zadania inwestycyjnego pn.: "Modernizacja dróg gminnych i wewnętrznych na terenie gminy Oświęcim"
ADRES INWESTYCJI:	droga gminna ul. Gościnna, Zaborze, gmina Oświęcim
INWESTOR:	GMINA OŚWIĘCIM ul. Zamkowa 12, 32-600 Oświęcim
STADIUM:	PROJEKT WYKONAWCZY
BRANŻA:	DROGOWA WRAZ Z ODWODNIENIEM

FUNKCJA	IMIĘ I NAZWISKO	NR UPRAWNIEŃ	PODPIS
projektował: /branża: drogowa/	inż. Krzysztof Strzeżyk	nr upr. SLK/1553/PWOD/07 specjalność drogowa	
opracował: /branża: drogowa/	mgr inż. Maciej Babiak		

LISTOPAD 2024r.

Adres siedziby: ul.Unii Europejskiej 10 / 88.1, 32-602 Oświęcim

tel. / fax: 033 876 28 72, 500 107 084, 504 078 174 ■ **e - mail:** biuro@biuromk.net ■ **NIP:** 549 - 243 - 10 - 55 ■ **REGON:** 122431576

SPIS ZAWARTOŚCI

SPIS ZAWARTOŚCI.....	2
I. DANE OGÓLNE	4
1.1 Inwestor	4
1.2 Biuro projektowe	4
1.3 Podstawa formalno-prawna.....	4
1.4 Cel i zakres opracowania	4
1.5 Materiały wyjściowe.....	4
II. OPIS TECHNICZNY.....	5
2.1 Opis stanu istniejącego	5
2.2 Dane ewidencyjne	5
2.3 Geotechniczne warunki posadowienia.....	5
2.4 Opis stanu projektowanego	6
2.5 Dane liczbowe, charakterystyka inwestycji	8
2.6 Jezdnia w planie, profilu	9
2.7 Droga w przekroju poprzecznym	9
2.8 Konstrukcja nawierzchni.....	9
2.9 Dostępność dla osób niepełnosprawnych oraz osób starszych	11
2.10 Informacje dotyczące bezpieczeństwa i ochrony zdrowia	11
III. UZGODNIENIA	13
IV. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	14

		skala
	Orientacja	---
Rys. nr 1	Plan sytuacyjny	1:500
Rys. nr 2	Profil podłużny jezdni	1:50/500
Rys. nr 3	Przekroje typowe	1:50, 1:25
Rys. nr 4	Przekroje poprzeczne	1:100
Rys. nr 5	Plan warstwowy	1:200



SLK/OKK7131.7132/1553/07

Katowice, dnia 25 czerwca 2007 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz.U. z 2001 r. Nr 5, poz. 42 z późn. zm.), art. 13 ust. 1, pkt 1 i 2 i ust. 2, art. 14 ust. 1, pkt 2a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2003 r. Nr 207, poz. 2016 z późn. zm.) oraz § 11 ust. 1 pkt. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2008 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. z 2008 r. Nr 83, poz. 578 z późn. zm.) w związku z art. 104 Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.)

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna ŚLOIB

n a d a j e

Panu() Krzysztofowi Strzeżyk

Inż. budownictwa

ur. dnia 17 sierpnia 1977 w Tychach

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

numer ewidencyjny SLK/1553/PWOD/07

do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności drogowej

U Z A S A D N I E

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Katowicach na podstawie protokołów z posiedzenia kwalifikacyjnego oraz z przeprowadzonego egzaminu stwierdziła, że Panu() Krzysztofowi Strzeżykowi posiada wymagane prawem: wykształcenie i praktykę zawodową oraz uzyskał(a) pozytywny wynik egzaminu - konieczne do uzyskania uprawnień budowlanych do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności drogowej.

Szczegółowy zakres uprawnień jest określony na odwrocie niniejszej decyzji.

Pouczenie

1. Zgodnie z art. 12 ust. 7 w/w ustawy Prawo budowlane – podstawa do wykonania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowi wpis do centralnego rejestru Inspektora Nadzoru Budowlanego oraz wpis na liście członków właściwej Izby Inżynierów Budownictwa. Wykazanie się tymi dokumentami jest warunkiem koniecznym do wykonywania ww. funkcji. 2. Co najmniej decyzji audytorów do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej ŚLOIB w Katowicach w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Otrzymują:
1. Panu() Krzysztofowi Strzeżykowi
Ulańska 82A
43-143 Łędnym
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor
Nadzoru Budowlanego
4. alia.



Skład szacujący OKK
1. Mgr Inż. Zbigniew Dobrzański
2. Mgr Inż. Piotr Jurkiewicz
3. Mgr Inż. Tadeusz Lipiński



Zaświadczenie
o numerze weryfikacyjnym:
SLK-ARK-T22-M32 *

Pan Krzysztof Strzeżyk o numerze ewidencyjnym SLK/BD/4953/07 adres zamieszkania ul. Ulańska 62, 43-143 Łędnym jest członkiem Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej. Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2024-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2024-08-13 roku przez: Roman Karwowski, Przewodniczący Rady Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(zgodnie z art. 783 K.C.)
1. Do zachowania elektronicznej formy czynności prawnej wystarcza złożenie oświadczenia woli w postaci elektronicznej i opatrzenie go kwalifikowanym podpisem elektronicznym.
2. Oświadczenie woli złożone w formie elektronicznej jest równoważne z oświadczeniem woli złożonym w formie pisemnej.)

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.pib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.



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

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

1.4 Cel i zakres opracowania

Niniejsze opracowanie obejmuje swoim zakresem wykonanie dokumentacji projektowej dla zadania inwestycyjnego pn.: **Remont ul. Gościnną w Zaborzu w ramach zadania inwestycyjnego pn.: "Modernizacja dróg gminnych i wewnętrznych na terenie gminy Oświęcim"**.

Kategoria obiektów budowlanych: XXV.

Zakres prac mieści się w definicji remontu określonej w prawie budowlanym.

1.5 Materiały wyjściowe

- aktualna mapa zasadnicza z nakładką ewidencyjną 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 zlokalizowany jest w miejscowości Zaborze, gmina Oświęcim w powiecie oświęcimskim. Inwestycją objęty jest odcinek drogi gminnej ul. Gościnną o długości 396,50m wraz z pętlą do zawracania dla pojazdów komunikacji zbiorowej o długości 51,20m. Otoczenie drogi stanowią tereny zabudowane budynkami jednorodzinnymi, tereny łkowe oraz leśne.

Istniejąca nawierzchnia jezdni wykonana jest z warstw bitumicznych i wykazuje duże ubytki warstwy ścieralnej i warstwy dolnej. Nawierzchnia posiada liczne spękania siatkowe jak również charakteryzuje się licznymi skoleinowaniami świadczącymi o niewłaściwym przenoszeniu obciążeń przez istniejącą konstrukcję drogi. Pobocza wzdłuż drogi zawyżone w stosunku do skoleinowanej nawierzchni. Nawierzchnia jezdni – warstwy bitumiczne znajdują się na konstrukcji składającej się z kruszywa naturalnego wymieszanego z warstwą piachu, kruszywa łamanego i gliny pylastej. Droga posiada sieć oświetlenia ulicznego. Odwodnienie jezdni odbywa się poprzez odpowiednie pochylenie poprzeczne i podłużne terenu do rowów przydrożnych oraz w tereny zielone.

Wzdłuż drogi zlokalizowane są ogrodzenia, sieć elektroenergetyczna, gazowa, teletechniczna i wodociągowa.

2.2 Dane ewidencyjne

Działki inwestycyjne:

1982, 1560, 1983, 1529, 1981, 2137 - jednostka ewid.: 121306_2 Oświęcim – obszar wiejski; obręb: [Nr 0005] Grojec;

372, 2/8, 374, 3, 373, 2/5, 2/7, 5/5, 5/8, 5/12, 4/2, 407, 4/1, 8/16, 11/3, 8/25, 8/24, 11/1, 8/13, 377, 8/22, 10/1 - jednostka ewid.: 121306_2 Oświęcim – obszar wiejski; obręb: [Nr 0002] Zaborze.

Zakres objęty remontem mieści się w granicach istniejącego pasa drogowego drogi gminnej ul. Gościnną. Zakres inwestycji nie wykracza poza ww. działki inwestycyjne. Teren inwestycji nie jest objęty Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego.

2.3 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, na omawianym terenie występują proste warunki gruntowe.

Określenie kategorii geotechnicznej oraz warunków gruntowych

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012r. w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych, inwestycję zalicza się do:

- pierwszej kategorii geotechnicznej w prostych warunkach gruntowych, w zakresie robót drogowych.

2.4 Opis stanu projektowanego

Charakterystyka drogi:

- droga gminna publiczna ul. Gościnną w Zaborzu;
- długość odcinka planowanych robót 396,50m (jezdni), 51,20m (zatoka przystankowa);
- klasa drogi D (dojazdowa).

Przedsięwzięcie obejmuje remont ul. Gościnną w zakresie remontu:

- jezdni wraz z poboczami,
- zatoki przystankowej i peronu przystankowego,
- zjazdów zwykłych.

ELEMENTY REMONTOWANE

JEZDNIA

W ramach inwestycji wyremontowana zostanie jezdnia ul. Gościnną na długości 396,50m. Szerokość jezdni wynosi 3,2m. Droga posiada spadek poprzeczny jezdni jednostronny o wartości 2%. Zaprojektowano:

- remont nawierzchni jezdni (nakładka z betonu asfaltowego) na dług. 110m;
- stabilizacja części warstwy podbudowy cementem, odtworzenie podbudowy z kruszywa łamanego oraz wymianę nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego (warstwy wiążąca i ścieralna) – na pozostałej długości, tj. 286,50m.

ZATOKA PRZYSTANKOWA, PERON PRZYSTANKOWY

Inwestycja obejmuje swoim zakresem remont zatoki przystankowej stanowiącej pętlę do zawracania dla pojazdów komunikacji zbiorowej. Szerokość zatoki jest zmienna i wynosi od 4,6m do ok. 20m. Pochylenie poprzeczne wynosi od 1% do 2% i skierowane jest do środka pętli. Zaprojektowano wykonanie stabilizacji części warstwy podbudowy cementem, odtworzenie podbudowy z kruszywa łamanego oraz wymianę nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego (warstwy wiążąca i ścieralna).

Remont peronu o wymiarach 2m x 3,6m obejmuje remont nawierzchni, górnych warstw konstrukcyjnych i obramowania. Peron ograniczony jest od strony jezdni krawężnikiem betonowym 15x30x100cm, z pozostałych stron obrzeżem betonowym szer. 8x30x100cm. Krawężnik układać na ławie betonowej z oporem. Nawierzchnię wykonać z betonowej kostki brukowej typ „prostokąt” 10x20cm koloru szarego.

POBOCZA

Inwestycja obejmuje remont obustronnych poboczy wzdłuż krawędzi jezdni. Odtworzeniu podlega nawierzchnia pobocza gruntowego o szerokości 50cm, wykonana z destruktu asfaltowego. Destrukt asfaltowy należy podwójnie skropić emulsją asfaltową. Spadek poprzeczny pobocza wynosi 8% i skierowany jest w tereny przydrożne.

ZJAZDY ZWYKŁE

W projekcie ujęto remont nawierzchni zjazdów zwykłych w pasie drogowym na długości 1m. Szerokość jezdni zjazdów przyjąć wg stanu istniejącego, połączenie krawędzi jezdni i zjazdu stanowi skos o proporcji 1:1. Należy odtworzyć istniejącą nawierzchnię asfaltową lub z kruszywa łamanego.

ISTNIEJĄCA INFRASTRUKTURA:

Z uwagi na charakter prac, ingerencja w istniejące sieci uzbrojenia terenu ogranicza się (poza ww. wcześniej elementami odwodnienia) do regulacji wysokościowej istniejących zasuw oraz włączów, celem dowiązania wysokościowego do odtwarzanej nawierzchni. Prace nie spowodują odkrycia występujących sieci uzbrojenia. Wyremontować należy drenaż Ø200 typu „ciężkiego” zlokalizowanego w rejonie zatoki przystankowej. Długość drenażu wynosi 40m.

ELEMENTY DO ROZBIÓRKI

Roboty rozbiórkowe obejmują:

- rozbiórkę nawierzchni jezdni, zatoki przystankowej, poboczy, peronu i zjazdów.

Do wykonania robót związanych z rozbiórkami, może być wykorzystany sprzęt: frezarki, 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.

Materiał pozyskany z frezowania istniejącej nawierzchni stanowi własność Inwestora.

Kolejność realizacji:

- rozebranie nawierzchni jezdni, poboczy i zjazdów,
- rozebranie istniejących warstw podbudowy projektowanych elementów,
- korytowanie w miejscu remontowanej drogi,
- wykonanie warstw konstrukcyjnych projektowanych elementów,
- ułożenie obramowania - krawężników, obrzeży,
- wykonanie nawierzchni projektowanych elementów.

Wykonawca robót w trakcie prac jest zobowiązany wykonywać wszelkie niezbędne pomiary w celu uzyskania prawidłowych parametrów projektowanych elementów drogi (spadki poprzeczne, podłużne). W przypadku przecięcia się lub zbliżenia elementów projektowanych do sieci uzbrojenia terenu, Wykonawca winien ustalić ich faktyczną lokalizację, przebieg w planie oraz rzędne posadowienia zasuw i wjazdów.

2.5 Dane liczbowe, charakterystyka inwestycji

Podstawowe dane liczbowe:

– długość i powierzchnia jezdni	396,50 m / 1530 m ²
– długość i powierzchnia zatoki przystankowej	51,20 m / 370 m ²
– powierzchnia poboczy	340 m ²
– pow. zjazdów (naw. asfaltowa / kruszywo)	95 m ² / 90 m ²

Charakterystyka inwestycji:

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.

Obszar oddziaływania przedmiotowej inwestycji zamyka się w granicach działek inwestycyjnych bez naruszania działek sąsiednich. Na terenie objętym opracowaniem nie występuje obszar objęty ochroną konserwatorską.

Teren górniczy

Przedmiotowy teren nie znajduje się na obszarze objętym eksploatacją górnictwem.

Środowisko naturalne

Zaprojektowane obiekty zlokalizowano w normatywnych odległościach od okien budynków i granic działek. Odległości te spełniają warunki Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie. Funkcja projektowanego obiektu budowlanego oraz materiały użyte do budowy nie stwarzają zagrożenia dla środowiska naturalnego. Inwestycja nie powoduje powstawania odpadów szkodliwych dla środowiska.

Inwestycja nie będzie mieć negatywnego wpływu na wody powierzchniowe i podziemne oraz nie spowoduje ujemnych skutków na terenach przyległych. Spływ powierzchniowy wód opadowych do ziemi nie stanowi zagrożenia dla środowiska i jego komponentów. Zagrożenie w zakresie zanieczyszczenia powietrza i hałasu

(poziom hałas nie ulegnie zmianie) nie będzie uciążliwe, i nie przekroczy dopuszczalnych wartości, gdyż nie następuje zmiana dotychczasowego sposobu zagospodarowania terenu. Z uwagi na swoją konstrukcję, lokalizację i przeznaczenie projektowany układ komunikacyjny nie będzie wprowadzać innych zakłóceń do środowiska. Podczas realizacji inwestycji nie zachodzi konieczność wycinki drzew/krzewów.

Inwestycja ani jej realizacja nie oddziałuje na obszar Natura 2000 ani na inne formy ochrony środowiska. Przedmiotowe przedsięwzięcie nie należy do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. W ramach ochrony wód powierzchniowych płynących, przedsięwzięcie zapewnia zagwarantowanie przepustowości obszarów spływowych.

Prowadzone roboty nie będą miały negatywnego wpływu na glebę. Projektowana konstrukcja, nie wpłynie negatywnie na wody gruntowe. W wyniku realizacji projektowanej inwestycji, a następnie eksploatacji obiektu, nie przewiduje się zachwiania równowagi środowiska naturalnego. Zachowane zostaną wszystkie warunki dotyczące działań ochronnych o minimalizujących oddziaływanie na środowisko przedmiotowej inwestycji.

2.6 Jezdnia w planie, profilu

Przebieg jezdni został zaprojektowany w oparciu o aktualną sieć drogową. Szczegóły przedstawiono na rysunku nr 1 „Plan sytuacyjny”.

Profil podłużny jezdni został dostosowany do istniejącego terenu. Zakres robót powoduje nieznaczne zmiany w ukształtowaniu wysokościowym terenu polegające na wyrównaniu zdeformowanej nawierzchni jezdni w profilu podłużnym.

Zmiana ta nie ma wpływu na stosunki wodne na działkach inwestycyjnych oraz sąsiednich. Wartości spadków podłużnych mieszczą się w przedziale od 0,30% do 1,57%.

2.7 Droga w przekroju poprzecznym

Zaprojektowano odtworzenie istniejącego pochylenia poprzecznego jezdni - jednostronne o wartości 2%. Pochylenie poprzeczne poboczy wynosi 8% i skierowane jest w kierunku rowów / terenów zielonych. Wartości spadków poprzecznych na zjazdach dostosowano do istniejącego ukształtowania terenu.

2.8 Konstrukcja nawierzchni

Zgodnie z katalogiem typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych, załącznik do zarządzenia nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16.06.2014r, dobrano następujące konstrukcje nawierzchni:

Jezdnia, zjazd, zatoka przystankowa

- warstwa ścieralna - beton asfaltowy AC 11S	4 cm
- warstwa wiążąca - beton asfaltowy AC 16W	5 cm
- podbudowa zasadnicza - kruszywo łamane stabilizowane mechan. o uziarnieniu ciągłym 0/31,5	15 cm
- podbudowa pomocnicza - kruszywo łamane o uziarnieniu ciągłym 0/31,5 o grub. 10cm (doziarnienie istn. podbudowy) oraz grunt stabiliz. cementem (recykling materiału podbudowy z dodatkiem cementu 2,5 ÷ 5,0 MPa)	30 cm
RAZEM	54 cm

Jezdnia /nakładka/

- warstwa ścieralna - beton asfaltowy AC 11S	4 cm
- warstwa wiążąca - beton asfaltowy AC 16W	5 cm
- frezowanie profilujące, średnio 3÷4 cm	- - - -
- istniejące warstwy podbudowy (bez zmian)	- - - -
RAZEM	9 cm

Pobocze

- destrukta asfaltowy podwójnie skropiony emulsją asfaltową	9 cm
- podbudowa zasadnicza - kruszywo łamane stabilizowane mechan. o uziarnieniu ciągłym 0/31,5	15 cm
- podbudowa pomocnicza - kruszywo łamane o uziarnieniu ciągłym 0/31,5 o grub. 10cm (doziarnienie istn. podbudowy) oraz grunt stabilizowany cementem (recykling materiału podbudowy z dodatkiem cementu 2,5 ÷ 5,0 MPa)	30 cm
RAZEM	54 cm

Pobocze #1

- destrukta asfaltowy podwójnie skropiony emulsją asfaltową	9 cm
- istniejące warstwy konstrukcyjne (bez zmian)	- - - -
RAZEM	9 cm

Peron przystankowy

- warstwa ścieralna – bet. kostka bruk. typ „prostokąt” 10x20cm, kolor szary	8 cm
- zaprawa cementowa M10 (wyrób gotowy)	3 cm
- podbudowa zasadnicza - kruszywo łamane stabilizowane mechan. o uziarnieniu ciągłym 0/31,5	20 cm
RAZEM	31 cm

Zjazd /kruszywo/

- kruszywo bazaltowe łamane stabilizowane mechan. o uziarnieniu ciągłym 0/31,5 10 cm
- podbudowa zasadnicza - kruszywo łamane stabilizowane mechan. o uziarnieniu ciągłym 0/63 40 cm
- RAZEM 50 cm**

2.9 Dostępność dla osób niepełnosprawnych oraz osób starszych

Projektowany układ komunikacyjny nie generuje barier dla osób niepełnosprawnych oraz osób starszych. Pochylenie podłużne jezdni nie przekracza 6%. Ciągi komunikacyjne cechuje jednolity układ, rozwiązania sytuacyjne oraz materiałowe.

2.10 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 prac 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. UZGODNIENIA

- 1) Uzgodnienie planu zagospodarowania terenu wydane przez Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. w Oświęcimiu z dnia 21.11.2024r. (znak: P-T/2007/2024);

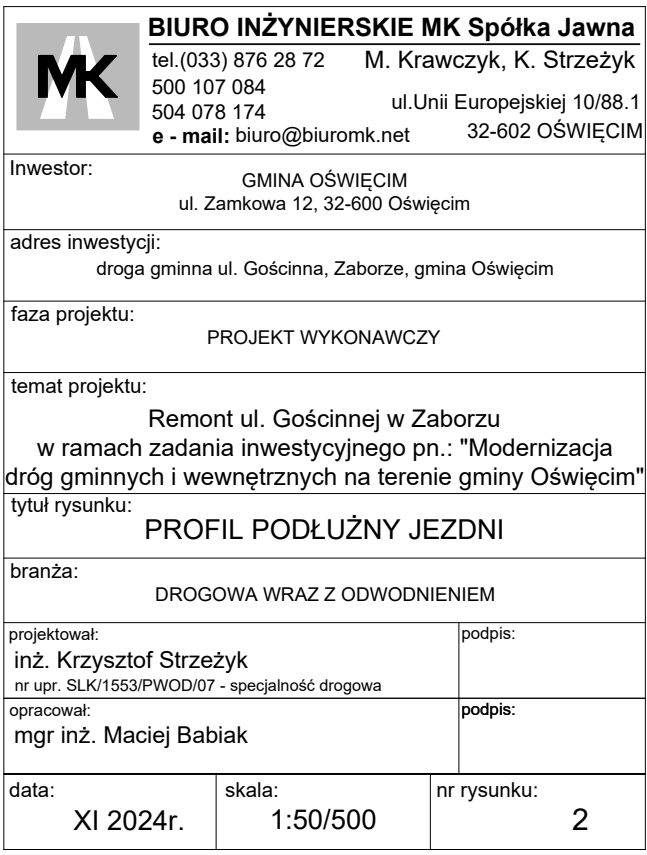
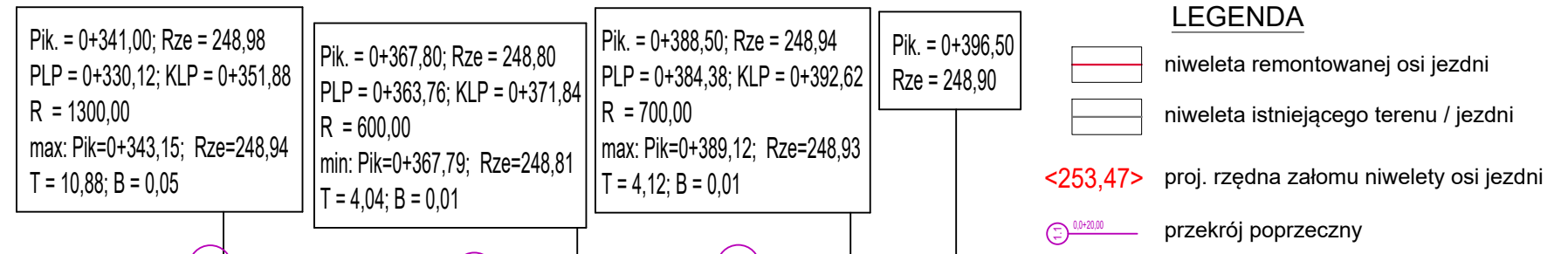
IV. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

	Orientacja	skala

Rys. nr 1	Plan sytuacyjny	1:500
Rys. nr 2	Profil podłużny jezdni	1:50/500
Rys. nr 3	Przekroje typowe	1:50, 1:25
Rys. nr 4	Przekroje poprzeczne	1:100
Rys. nr 5	Plan warstwiczny	1:200

ORIENTACJA

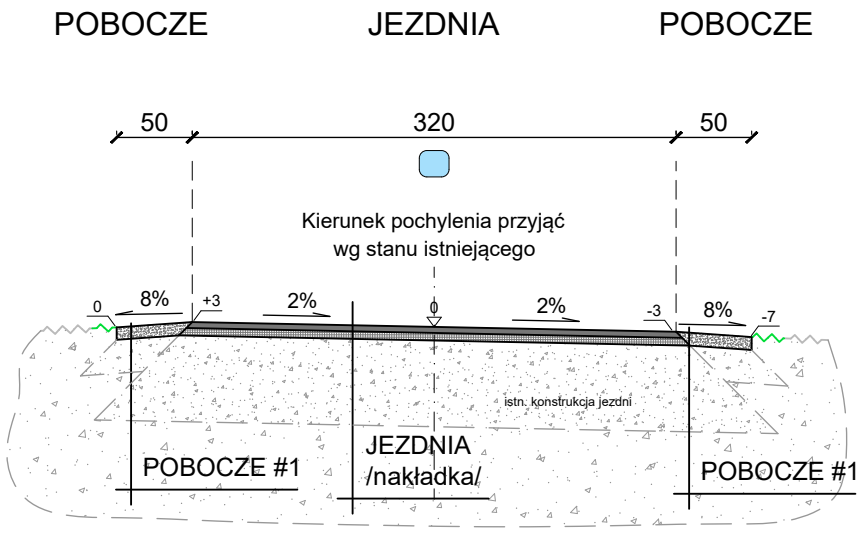




PRZEKRÓJ TYPOWY A-A

ul. Gościnnna, km od 0+000 do 0+110

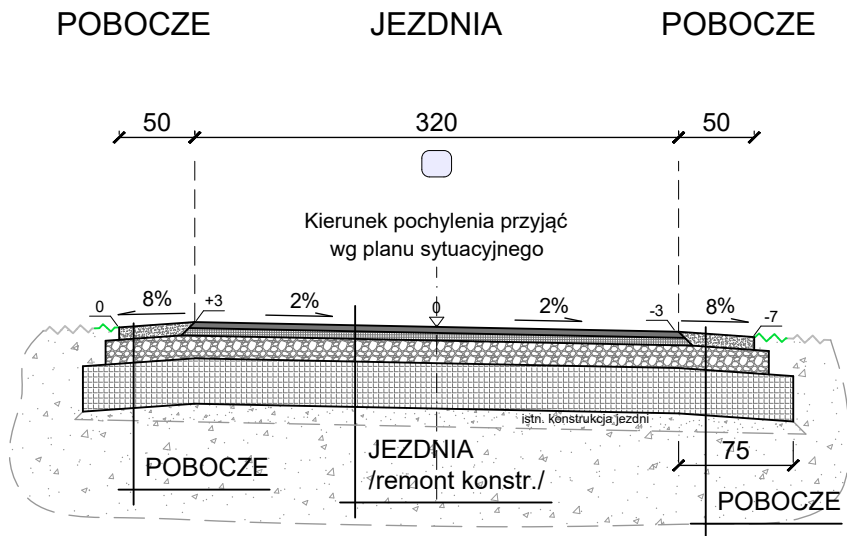
skala 1:50



PRZEKRÓJ TYPOWY B-B

ul. Gościnnna, km od 0+110 do 0+396,50

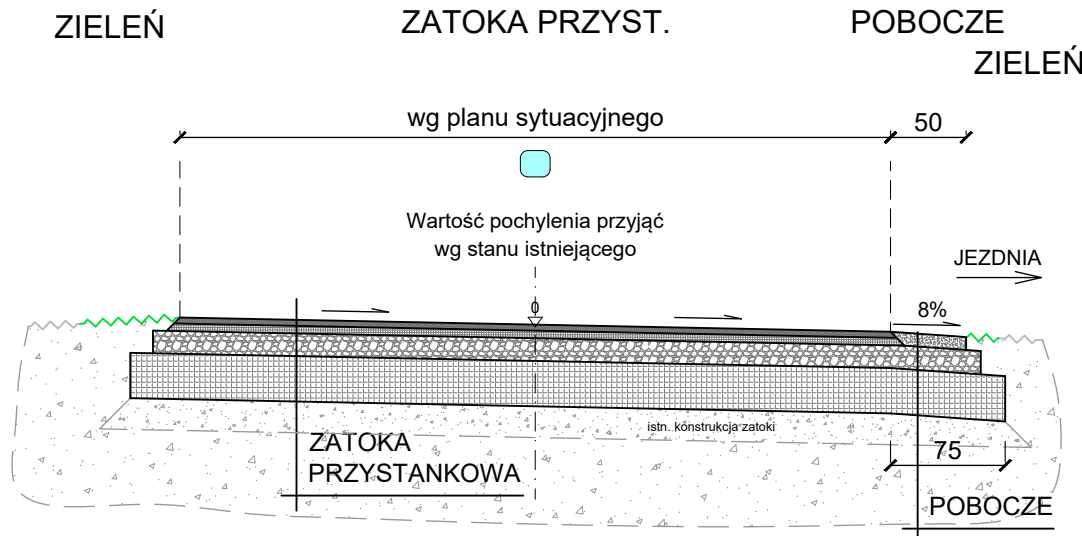
skala 1:50



PRZEKRÓJ TYPOWY C-C

ul. Gościnnna - zatoka przystankowa

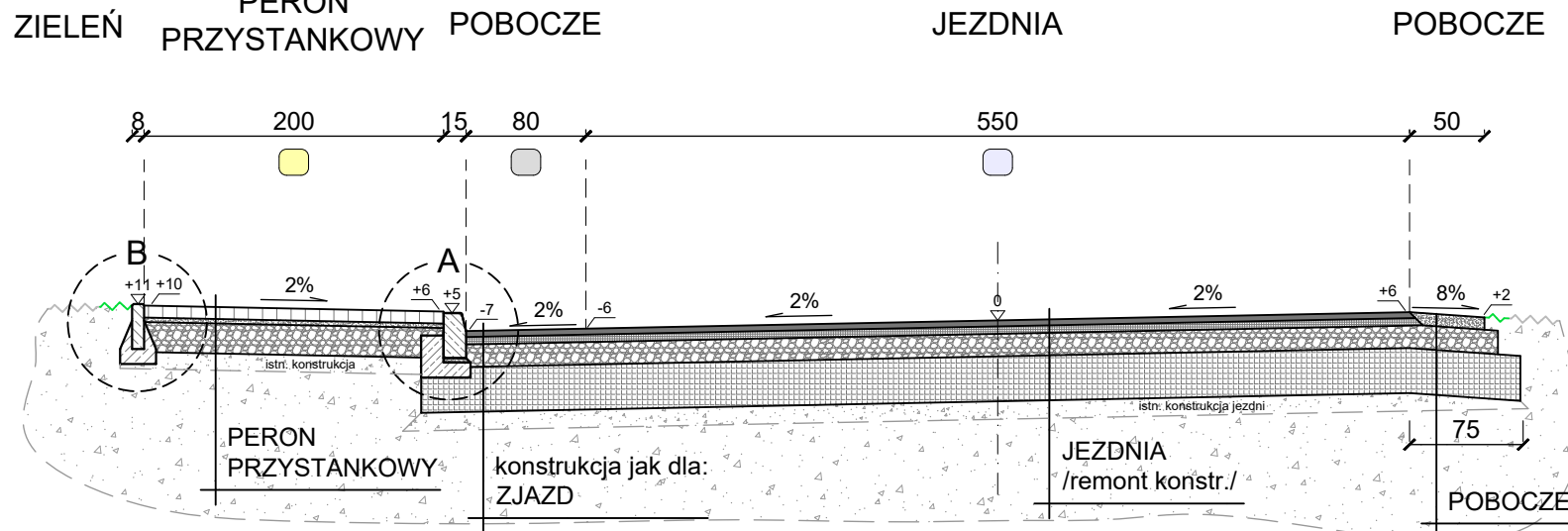
skala 1:50



PRZEKRÓJ TYPOWY D-D

ul. Gościnnna - peron przystankowy

skala 1:50

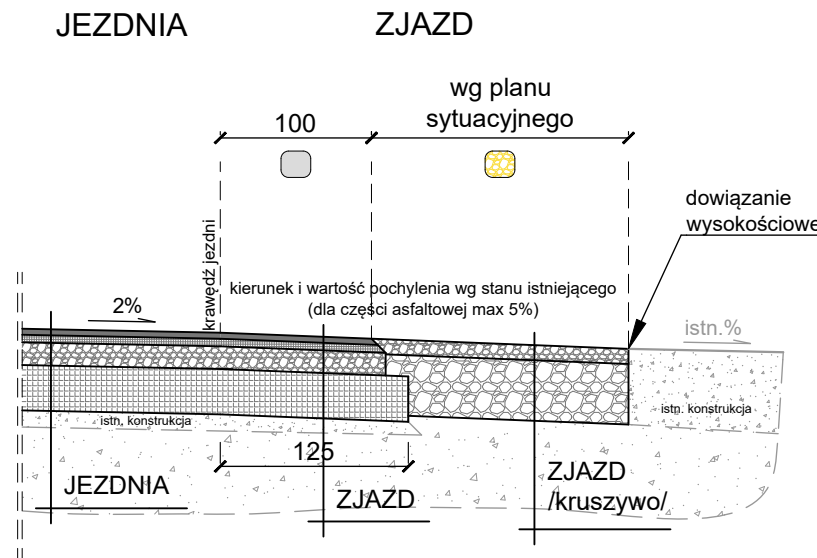


ZJAZDY ZWYKŁE

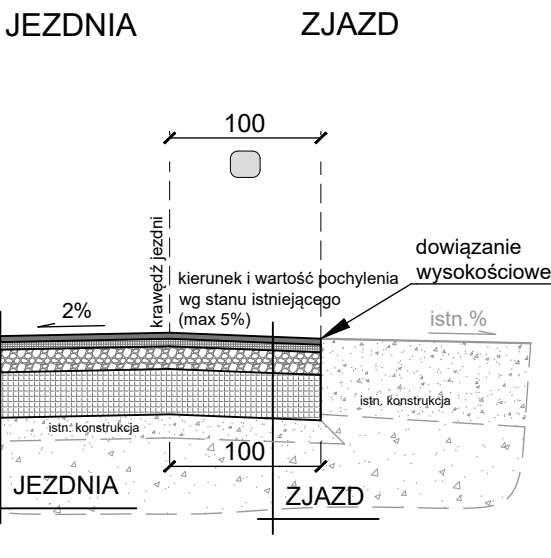
ul. Gościnnna

skala 1:50

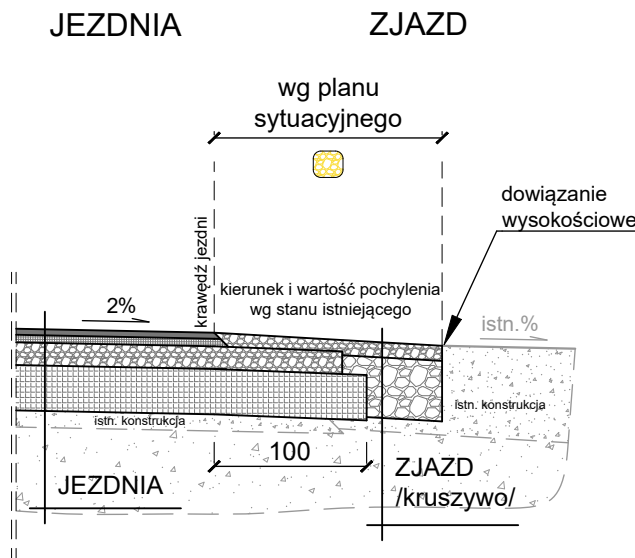
zjazd o nawierzchni asfaltowej oraz z kruszywa



zjazd o nawierzchni asfaltowej



zjazd o nawierzchni z kruszywa



JEZDNIA, ZJAZD ZATOKA PRZYSTANKOWA	
4cm	warstwa ścieralna - beton asfaltowy AC 11S
5cm	warstwa wiążąca - beton asfaltowy AC 16W
15cm	podbudowa zasadnicza - kruszywo łamane stabilizowane mechan. o uziarnieniu ciągłym 0/31,5
30cm	podbudowa pomocnicza - kruszywo łamane o uziarnieniu ciągłym 0/31,5 o grub. 10cm (doziarnienie istn. podbudowy) oraz grunt stabilizowany cementem (recykling materiału podbudowy z dodatkiem cementu 2,5 + 5,0 MPa)
54cm	ŁĄCZNIE

JEZDNIA /nakładka/	
4cm	warstwa ścieralna - beton asfaltowy AC 11S
5cm	warstwa wiążąca - beton asfaltowy AC 16W
--	frezowanie profilujące, średnio 3+4cm
--	istniejące warstwy podbudowy (bez zmian)
9cm	ŁĄCZNIE

POBOCZE	
9cm	destrukt asfaltowy podwójnie skropiony emulsją asfaltową
15cm	podbudowa zasadnicza - kruszywo łamane stabilizowane mechan. o uziarnieniu ciągłym 0/31,5
30cm	podbudowa pomocnicza - kruszywo łamane o uziarnieniu ciągłym 0/31,5 o grub. 10cm (doziarnienie istn. podbudowy) oraz grunt stabilizowany cementem (recykling materiału podbudowy z dodatkiem cementu 2,5 + 5,0 MPa)
54cm	ŁĄCZNIE

ZJAZD /kruszywo/

10cm	kruszywo bazaltowe łamane stabilizowane mechanicznie o uziarnieniu ciągłym 0/31,5
40cm	podbudowa zasadnicza - kruszywo łamane stabiliz. mechanicznie o uziarnieniu ciągłym 0/63
54cm	ŁĄCZNIE

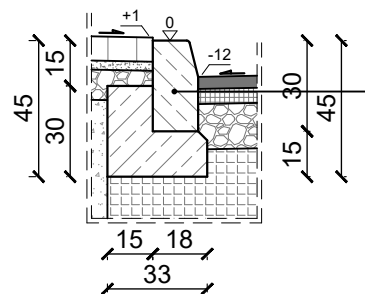
POBOCZE #1

9cm	destrukt asfaltowy podwójnie skropiony emulsją asfaltową
---	istniejące warstwy konstrukcyjne (bez zmian)
9cm	ŁĄCZNIE

PERON PRZYSTANKOWY

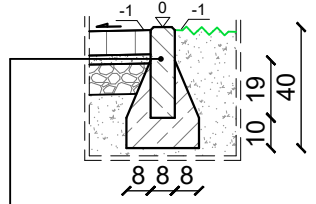
8cm	warstwa ścieralna - bet. kostka bruk., typ "prostokąt", 10x20cm, kolor szary
3cm	zaprawa cementowa M10 (wyrób gotowy)
20cm	kruszywo łamane stabilizowane mechan. o uziarnieniu ciągłym 0/31,5
---	istniejąca konstrukcja (bez zmian)
31cm	ŁĄCZNIE

SZCZEGÓŁ "A"
wymiary w [cm]
skala 1:25



krawężnik bet. typ "A" wibroprasowany o wym. 15x30x100cm oparty na ławie bet. z oporem - beton C12/15 0,072 m³/mb

SZCZEGÓŁ "B"
wymiary w [cm]
skala 1:25



obrzeże bet. o wym 8x30x100cm ułożone na ławie bet. z oporem - beton C12/15 0,040m³/mb

BIURO INŻYNIERSKIE MK Spółka Jawna tel.(033) 876 28 72 M. Krawczyk, K. Strzeżyk 500 107 084 ul.Unii Europejskiej 10/88.1 504 078 174 e - mail: biuro@biuromk.net 32-602 OŚWIĘCIM		
Investor:	GMINA OŚWIĘCIM ul. Zamkowa 12, 32-600 Oświęcim	
adres inwestycji:	droga gminna ul. Gościnnna, Zaborze, gmina Oświęcim	
faza projektu:	PROJEKT WYKONAWCZY	
temat projektu:	Remont ul. Gościnnnej w Zaborzu w ramach zadania inwestycyjnego pn.: "Modernizacja dróg gminnych i wewnętrznych na terenie gminy Oświęcim"	
tytuł rysunku:	PRZEKROJE TYPOWE	
branża:	DROGOWA WRAZ Z ODWODNIENIEM	
projektował: inż. Krzysztof Strzeżyk nr upr. SLK/1553/PWOD/07 - specjalność drogowa	podpis:	
opracował: mgr inż. Maciej Babiak	podpis:	
data: XI 2024r.	skala: 1:50, 1:25	nr rysunku: 3

