



BIURO INŻYNIERSKIE MK Spółka Jawna

M.Krawczyk, K.Strzeżyk

NAZWA INWESTYCJI:	Remont drogi gminnej 510207 K (ul. Kmiecka) w km od 0+372 do 0+592 w miejscowości Poręba Wielka, Gmina Oświęcim
ADRES INWESTYCJI:	droga gminna ul. Kmiecka, Poręba Wielka, gmina Oświęcim
INWESTOR:	GMINA OŚWIĘCIM ul. Zamkowa 12, 32-600 Oświęcim
STADIUM:	PROJEKT WYKONAWCZY
BRANŻA:	DROGOWA

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		

LIPIEC 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

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	7
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	10
2.10 Informacje dotyczące bezpieczeństwa i ochrony zdrowia	10
III. UZGODNIENIA	12
IV. CZĘŚĆ RYSUNKOWA	13

		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



SLK/OKK/7131.7132/1553/07

Katowice, dnia 28 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 2006 r. w sprawie samodzielných liniiki technicznych w budownictwie (Dz.U. z 2006 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 Śl.OiB

n a d a j e

Panu(i) Krzysztofowi Strzeżyk

inż. budownictwa

ur. dnia 17 sierpnia 1977 w Tyłach

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

numer ewidencyjny SLK/1553/PWOD/07

do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności drogowej

UZASADNIENIE

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Katowicach na podstawie protokołów z postępowań kwalifikacyjnych oraz z przeprowadzonego egzaminu, stwierdza, że Pan(i) Krzysztof Strzeżyk 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 odwołanie niniejszej decyzji.

Pouczenie

1. Zgodnie z art. 12 ust. 7 ww. ustawy Prawo budowlane – podstawa do wykonywania samodzielnych funkcji inżynierskich w budownictwie stanowi wpis do centralnego rejestru Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego, a w szczególności wpis do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, ze załącznikiem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Śl.OiB w Katowicach w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Otrzymał:

1. Pan(i) Krzysztof Strzeżyk
Ułańska 62A
43-143 Łędziny
Główny Inspektor
Nadzoru Budowlanego
a/a.



- Skład orzekający OKK
1. Zbigniew Dziurzyński
Mgr Inż. Zbigniew Dziurzyński
 2. Mgr Inż. Bolesław Jankiewicz
 3. Mgr Inż. Tadeusz Lipiński



Zaświadczenie

o numerze kwalifikacyjnym

SLK-AE1-TM4-JY9 *

Pan Krzysztof Strzeżyk o numerze ewidencyjnym SLK/BD/4953/07

adres zamieszkania ul. Ułańska 62, 43-143 Łędziny

jest członkiem Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2024-08-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2023-08-09 roku przez:

Roman Karwowski, Przewodniczący Rady Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

[Zgodnie z art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1420) dane w postaci elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisem własnoręcznym.]

* 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 drogi gminnej 510207 K (ul. Kmiecka) w km od 0+372 do 0+592 w miejscowości Poręba Wielka, Gmina 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 Poręba Wielka, gmina Oświęcim w powiecie oświęcimskim. Inwestycją objęty jest odcinek drogi gminnej nr 510207 K ul. Kmieckiej o długości 220m. Otoczenie drogi stanowią tereny zabudowane budynkami jednorodzinnymi.

Istniejąca nawierzchnia jezdni wykonana jest z warstw bitumicznych i wykazuje duże ubytki i zniszczenia warstwy ścieralnej i warstwy dolnej. Cała nawierzchnia jezdni posiada spękania siatkowe, liczne ubytki oraz punktowe miejsca częściowych remontów. Pobocza wzdłuż drogi są zawyżone w stosunku do zniszczonej nawierzchni jezdni i utrudniają spływ wód opadowych do rowów. Odwodnienie odbywa się powierzchniowo poprzez istniejące spadki poprzeczne i podłużne do istniejących rowów przydrożnych. Nawierzchnia jezdni – warstwy bitumiczne znajdują się na konstrukcji składającej się z kruszywa naturalnego wymieszanego z warstwą piachu i kruszywa łamanego. Droga posiada sieć oświetlenia ulicznego.

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

2.2 Dane ewidencyjne

Działki inwestycyjne: **844/21, 844/33, 845/6, 845/7, 843/5, 842/5, 845/1, 1247, 1193, 1051/4, 826/9, 826/6, 825/1, 1194, 821/5, 1342, 818/2, 818/1, 813, 814/2, 814/3** - jedn. ewid.: 121306_2 Oświęcim – obszar wiejski; obręb: [Nr 0010] Poręba Wielka.

Zakres objęty remontem mieści się w granicach istniejącego pasa drogowego drogi gminnej ul. Kmieckiej i 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 nr 510207 K ul. Kmiecka w Porębie Wielkiej;
- długość odcinka planowanych robót 220,00m;
- klasa drogi D (dojazdowa).

Przedsięwzięcie obejmuje remont ul. Kmieckiej w zakresie remontu:

- jezdni wraz z poboczami,
- zjazdów zwykłych,
- czyszczenia skarp i dna rowu.

ELEMENTY REMONTOWANE

JEZDNIA

W ramach inwestycji wyremontowana zostanie jezdnia ul. Kmieckiej na odcinku o długości 220m od rejonu budynku nr 29 i 31 do rejonu budynku nr 46. Szerokość jezdni ul. Kmieckiej jest stała i wynosi 4,8m. Zachować należy spadek poprzeczny jezdni daszkowy o wartości 2%. Zaprojektowano:

- remont nawierzchni jezdni (wykonanie nakładki z betonu asfaltowego);
- remont załamanych obustronnych krawędzi jezdni (remont górnych warstw konstrukcyjnych wraz z nawierzchnią z betonu asfaltowego), na szerokości 0,5m.

POBOCZA

Inwestycja obejmuje remont obustronnych poboczy wzdłuż krawędzi jezdni. Odtworzeniu podlega warstwa ścieralna pobocza gruntowego o szerokości 50cm, wykonana z destruktu asfaltowego (grub. 5cm) wraz z górną warstwą podbudowy (grub. 20cm). Destrukt asfaltowy należy podwójnie skropić emulsją asfaltową. Spadek poprzeczny pobocza wynosi 8% i skierowany jest w kierunku rowu przydrożnego.

ZJAZDY ZWYKŁE

W projekcie ujęto remont 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. Nawierzchnię zjazdów wykonać z destruktu asfaltowego podwójnie skropionego emulsją asfaltową.

Zjazdy o nawierzchni z kostki betonowej należy przebrukować na długości 1m.

ROWY

Istniejące skarpy i dno rowów ziemnych należy wyczyścić. Nachylenie nieumocnionych skarp po wyczyszczeniu nie powinno być ostrzejsze niż 1:1,5.

ISTNIEJĄCA INFRASTRUKTURA:

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

ELEMENTY DO ROZBIÓRKI

Roboty rozbiórkowe obejmują:

- rozbiórkę nawierzchni jezdni, poboczy 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 powtórного 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.

Kolejność realizacji:

- rozebranie nawierzchni jezdni, poboczy i zjazdów,
- rozebranie istniejących warstw podbudowy projektowanych elementów,
- korytowanie w miejscu remontowanych krawędzi jezdni,
- czyszczenie rowów,
- wykonanie warstw konstrukcyjnych projektowanych elementów,
- 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 włączów.

2.5 Dane liczbowe, charakterystyka inwestycji

Podstawowe dane liczbowe:

- | | |
|--|--------------------------------------|
| – długość i powierzchnia jezdni | 220 m / 1060 m ² |
| – powierzchnia poboczy | 140 m ² |
| – powierzchnia zjazdów (destrukta oraz kostka brukowa) | 135 m ² / 4m 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 górniczą.

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 hałasu 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 ani krzewów.

Przedsięwzięcie zlokalizowane poza obszarem Natura 2000 oraz innymi obszarami ochronnymi. Inwestycja ani jej realizacja nie oddziałuje na obszary 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 daszkowego pochylenia poprzecznego jezdni o wartości 2,0%. Pochylenie poprzeczne poboczy wynosi 8% i skierowane jest w kierunku rowów. 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

- warstwa ścieralna - beton asfaltowy AC 11S	4 cm
- warstwa wiążąca - beton asfaltowy AC 16W	4 cm
- warstwa przeciwspekaniowa z geokompozytu	- - -
- warstwa profilująca – beton asfaltowy	2 cm
- istniejąca konstrukcja (bez zmian)	- -
RAZEM	10 cm

Jezdnia – remont krawędzi

- warstwa ścieralna - beton asfaltowy AC 11S	4 cm
- warstwa wiążąca - beton asfaltowy AC 16W	4 cm
- warstwa przeciwspekaniowa z geokompozytu	- - -
- warstwa profilująca – beton asfaltowy	2 cm
- podbudowa zasadnicza – beton asfaltowy AC 16P	5 cm
- podbudowa pomocnicza – kruszywo łamane stabilizowane mechan. o uziarnieniu ciągłym 0/31,5	10 cm
- podbudowa pomocnicza – tłuczeń kamienny stabilizowany mechan. o uziarnieniu 31,5/63	40 cm
- istniejąca konstrukcja (bez zmian)	- -
RAZEM	65 cm

Pobocze

- destrukta asfaltowy podwójnie skropiony emulsją asfaltową	5 cm
- kruszywo łamane stabilizowane mechan. o uziarnieniu ciągłym 0/31,5	20 cm
- istniejąca konstrukcja (bez zmian)	- -
RAZEM	25 cm

Zjazd

- destrukta asfaltowy podwójnie skropiony emulsją asfaltową	10 cm
- istniejąca konstrukcja (bez zmian)	- -
RAZEM	10 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

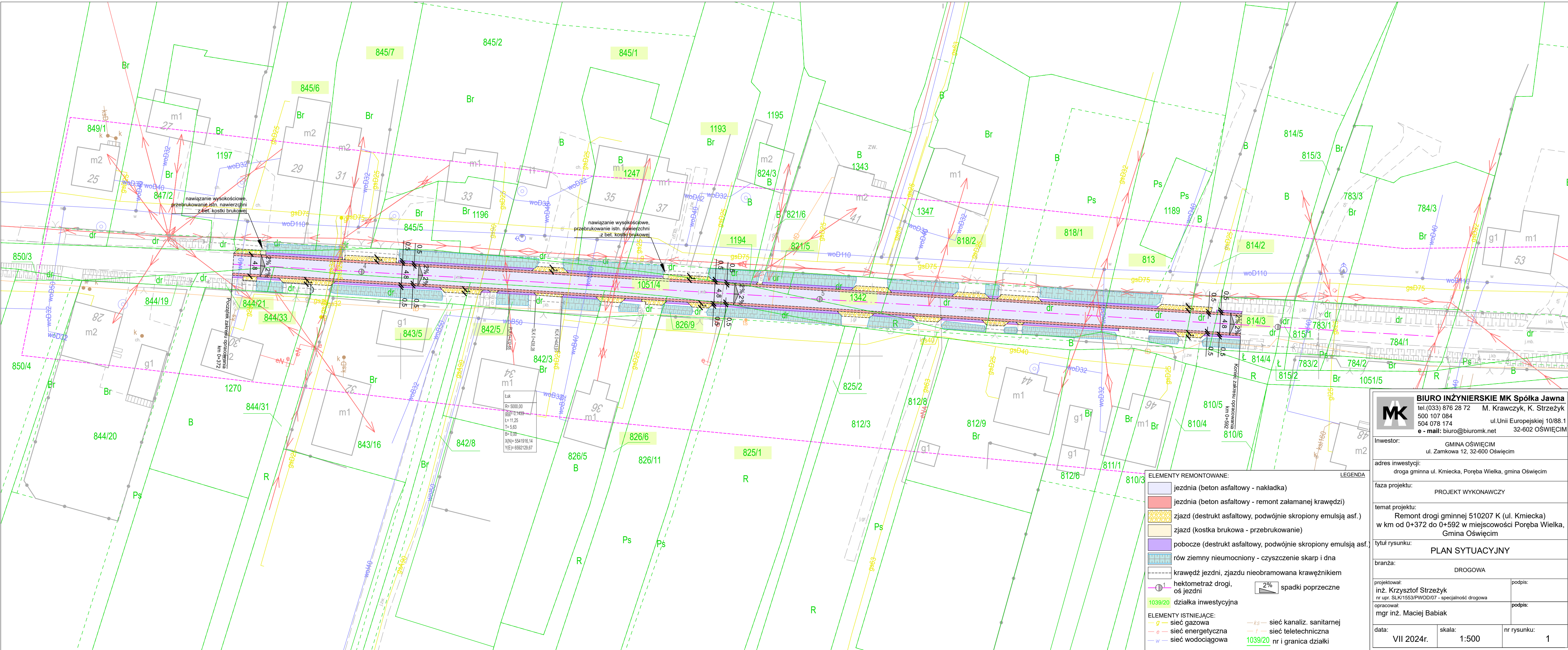
- 1) Uzgodnienie planu zagospodarowania terenu wydane przez Gminę Oświęcim z dnia 26.07.2024r. (znak: WI.72340.16.2024);
- 2) Uzgodnienie projektu wykonawczego wydane przez Gminę Oświęcim z dnia 26.07.2024r. (znak: WI.72340.16.2024);

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

ORIENTACJA





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

Inwestor: GMINA OŚWIĘCIM
ul. Zamkowa 12, 32-600 Oświęcim

adres inwestycji: droga gminna ul. Kmiecka, Poręba Wielka, gmina Oświęcim

faza projektu: PROJEKT WYKONAWCZY

temat projektu: Remont drogi gminnej 510207 K (ul. Kmiecka)
w km od 0+372 do 0+592 w miejscowości Poręba Wielka, Gmina Oświęcim

tytuł rysunku: PLAN SYTUACYJNY

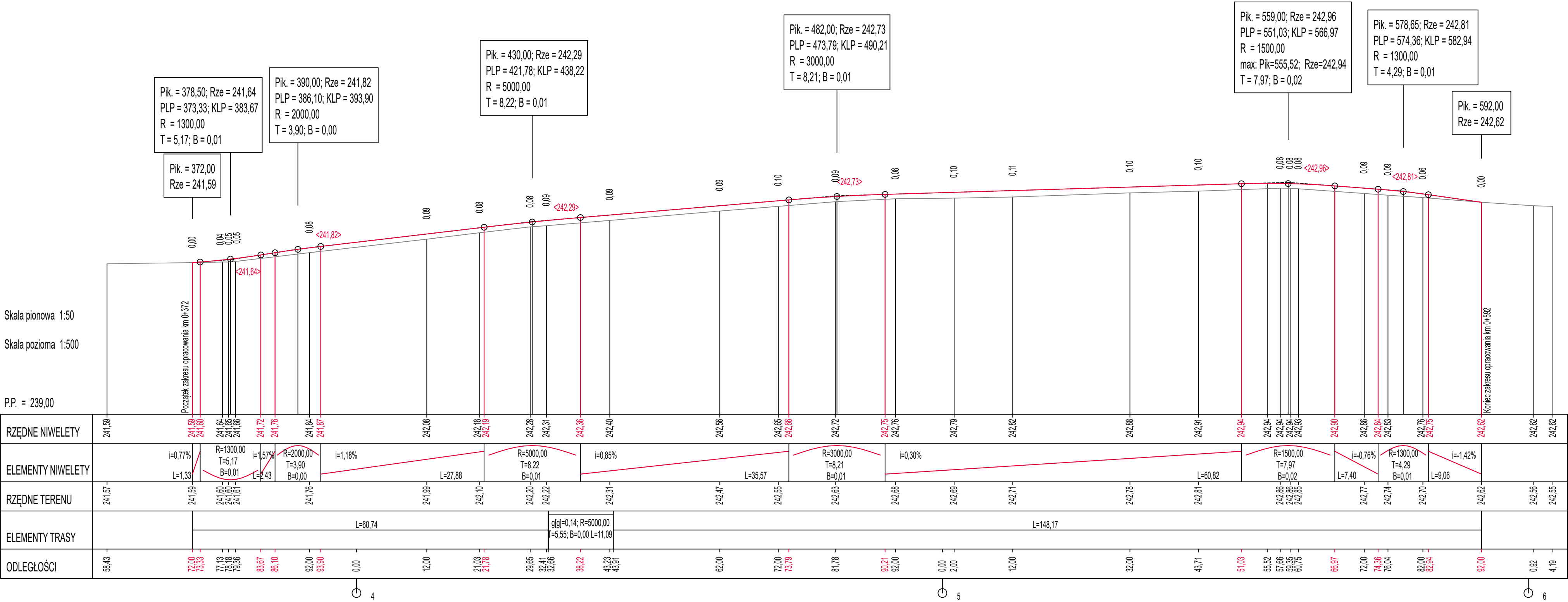
branża: DROGOWA

projektował: inż. Krzysztof Strzeżyk
nr upr. SLK/1553/PWOD/07 - specjalność drogowa

opracował: mgr inż. Maciej Babiak

data: VII 2024r. skala: 1:500 nr rysunku: 1

PROFIL PODŁUŻNY JEZDNI
ul. Kmiecka
skala 1:50/500



LEGENDA

niweleta remontowanej osi jezdni

niweleta istniejącego terenu / jezdni

<253,47> proj. rzędna załomu niwelety osi jezdni

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 OŚWIECIM

inwestor:

GMINA OŚWIECIM
ul. Zamkowa 12, 32-600 Oświęcim

adres inwestycji:

droga gminna ul. Kmieckiej, Poręba Wielka, gmina Oświęcim

faza projektu:

PROJEKT WYKONAWCZY

temat projektu:

Remont drogi gminnej 510207 K (ul. Kmiecka)
w km od 0+372 do 0+592 w miejscowości Poręba Wielka, Gmina Oświęcim

tytuł rysunku:

PROFIL PODŁUŻNY JEZDNI

branża:

DROGOWA

projektował:

inż. Krzysztof Strzeżyk
nr upr. SLK/1553/PWOD/07 - specjalność drogowa

podpis:

opracował:

mgr inż. Maciej Babiak

podpis:

data:

VII 2024r.

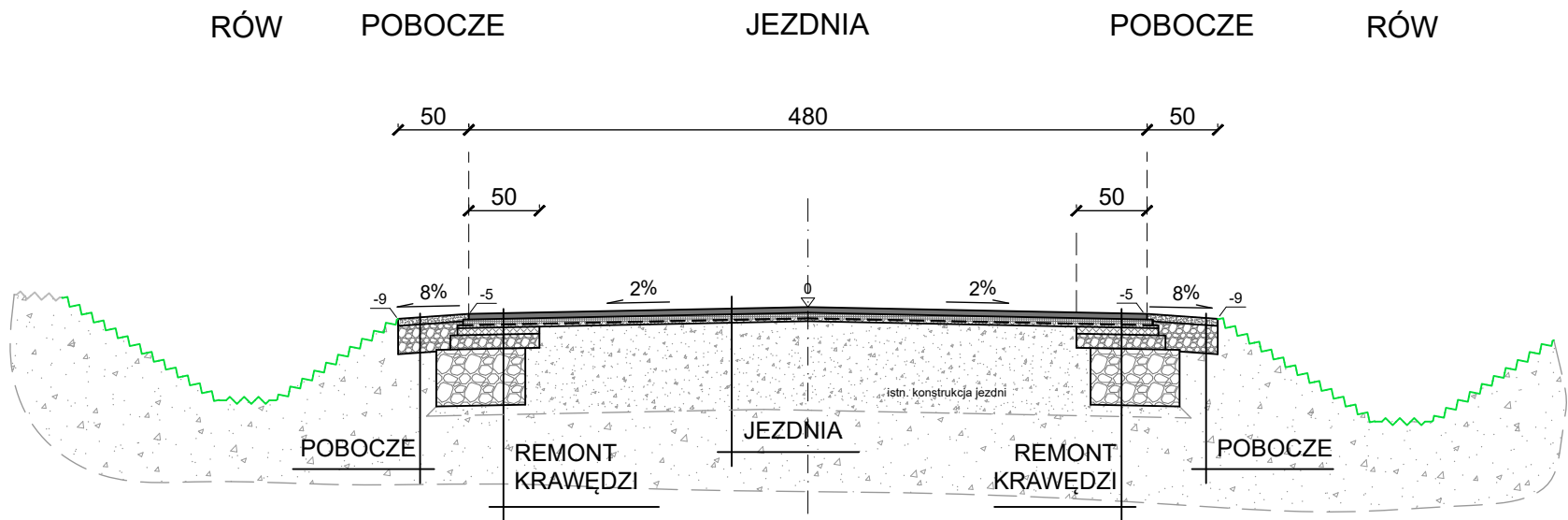
skala:

1:50/500

nr rysunku:

2

PRZEKRÓJ TYPOWY
ul. Kmiecka - przekrój główny
skala 1:50



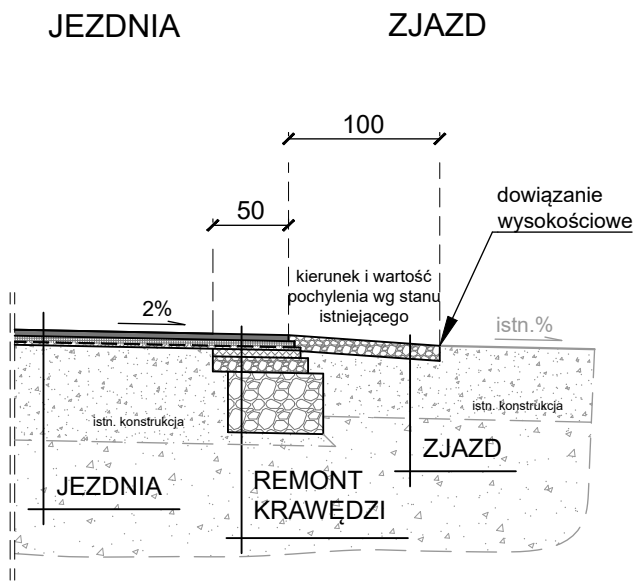
JEZDNIA	
4cm	warstwa ścieralna - beton asfaltowy AC 11S
4cm	warstwa wiążąca - beton asfaltowy AC 16W
- - -	warstwa przeciwspekaniowa z geokompozytu
2cm	warstwa profilująca - beton asfaltowy
- - -	istniejąca konstrukcja (bez zmian)
10cm	ŁĄCZNIE

JEZDNIA - REMONT KRAWĘDZI	
4cm	warstwa ścieralna - beton asfaltowy AC 11S
4cm	warstwa wiążąca - beton asfaltowy AC 16W
- - -	warstwa przeciwspekaniowa z geokompozytu
2cm	warstwa profilująca - beton asfaltowy
5cm	podbudowa zasadnicza - beton asfaltowy AC 16P
10cm	podbudowa pomocnicza - kruszywo łamane stabilizowane mechan. o uziarnieniu ciągłym 0/31,5
40cm	podbudowa pomocnicza - tłuczeń kamienny stabilizowany mechan. o uziarnieniu 31,5/63
- - -	istniejąca konstrukcja (bez zmian)
65cm	ŁĄCZNIE

POBOCZE	
5cm	destrukrt asfaltowy podwójnie skropiony emulsją asfaltową
20cm	kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie o uziarnieniu 0/63
- - -	istniejąca konstrukcja (bez zmian)
25cm	ŁĄCZNIE

ZJAZD	
10cm	destrukrt asfaltowy podwójnie skropiony emulsją asfaltową
- - -	istniejąca konstrukcja (bez zmian)
10cm	ŁĄCZNIE

ZJAZD ZWYKŁY
ul. Kmiecka
skala 1:50



<div><div><div>MK</div></div><div><div>BIURO INŻYNIERSKIE MK Spółka Jawna</div><div>tel.(033) 876 28 72 M. Krawczyk, K. Strzeżyk</div><div>500 107 084</div><div>504 078 174</div><div>e - mail: biuro@biuromk.net</div></div><div><div>ul.Unii Europejskiej 10/88.1</div><div>32-602 OŚWIĘCIM</div></div></div>		
Inwestor: GMINA OŚWIĘCIM ul. Zamkowa 12, 32-600 Oświęcim		
adres inwestycji: droga gminna ul. Kmiecka, Poręba Wielka, gmina Oświęcim		
faza projektu: PROJEKT WYKONAWCZY		
temat projektu: Remont drogi gminnej 510207 K (ul. Kmiecka) w km od 0+372 do 0+592 w miejscowości Poręba Wielka, Gmina Oświęcim		
tytuł rysunku: PRZEKROJE TYPOWE		
branża: DROGOWA		
projektował: inż. Krzysztof Strzeżyk nr upr. SLK/1553/PWOD/07 - specjalność drogowa		podpis:
opracował: mgr inż. Maciej Babiak		podpis:
data: VII 2024r.	skala: 1:50	nr rysunku: 3