

## **SPIS ZAWARTOŚCI**

<b>1. DANE OGÓLNE .....</b>	<b>3</b>
1.1. INWESTOR .....	3
1.2. BIURO PROJEKTOWE.....	3
1.3. PODSTAWA FORMALNOPRAWNA.....	3
1.4. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA .....	3
1.5. MATERIAŁY WYJŚCIOWE.....	3
<b>2. OPIS TECHNICZNY.....</b>	<b>4</b>
2.1. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO.....	4
2.2. DANE EWIDENCYJNE.....	4
2.3. WARUNKI GRUNTOWE OBIEKTU BUDOWLANEGO.....	5
2.4. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO .....	5
2.5. DANE LICZBOWE, CHARAKTERYSTYKA INWESTYCJI .....	9
2.6. DROGA W PLANIE .....	9
2.7. DROGA W PROFILU .....	10
2.8. DROGA W PRZEKROJACH POPRZECZNYCH .....	10
2.9. KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI .....	10
2.10. ODWODNIENIE.....	12
2.11. CHARAKTERYSTYKA EKOLOGICZNA.....	12
2.12. CHARAKTERYSTYKA INWESTYCJI.....	12
2.13. INFORMACJA O CHARAKTERZE I CECHACH ISTNIEJĄCYCH I PRZEWIDYWANYCH ZAGROŻEŃ DLA ŚRODOWISKA ORAZ HIGIENY I ZDROWIA UŻYTKOWNIKÓW PROJEKTOWANYCH OBIEKTÓW BUDOWLANYCH I ICH OTOCZENIA .....	13
2.14. ROBOTY ROZBIÓRKOWE.....	13
2.15. DANE Z PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO .....	14
2.16. INFORMACJA BIOZ.....	15
<b>3. CZĘŚĆ RYSUNKOWA .....</b>	<b>16</b>

## **1. DANE OGÓLNE**

### **1.1. INWESTOR**

Powiat Oświęcimski  
Ul. Stanisława Wyspiańskiego 10  
32-602 Oświęcim

### **1.2. BIURO PROJEKTOWE**

Pracownia Inżynierska S1 Marcin Hajost  
ul. Barlickiego 15/6  
43-300 Bielsko - Biała

### **1.3. PODSTAWA FORMALNOPRAWNA**

- Umowa zawarta pomiędzy Inwestorem i pracownią projektową;
- Ustawa z dnia 7.07.1994r. – Prawo Budowlane, tekst jednolity (Dz.U. z 2023r. Poz. 682);
- Rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i 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);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie. (Dz. U. 2022 poz. 1225);
- Polskie normy, zasady wiedzy technicznej;
- Oględziny nieruchomości;
- Uzgodnienia, opinie.

### **1.4. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA**

Niniejsze opracowanie obejmuje swoim zakresem wykonanie dokumentacji projektowej dla zadania pn.: „Przebudowa drogi powiatowej nr 1863K ul. Główna, Plac Świętego Macieja, ul. Mostowa w Bielanach wraz z obiektem mostowym”.

Celem opracowania jest uzyskanie dokumentacji formalnoprawnej i uzgodnień w celu realizacji inwestycji zgodnie z przyjętymi rozwiązaniami projektowymi.

### **1.5. MATERIAŁY WYJŚCIOWE**

- mapa do celów projektowych w skali 1:500;
- uzgodnienie zakresu prac z Inwestorem;
- informacje i wytyczne uzyskane od Inwestora;
- inwentaryzacja i pomiary w terenie;
- dane ewidencyjne;
- uzgodnienia branżowe uzyskane od właścicieli sieci uzbrojenia terenu.

## **2. OPIS TECHNICZNY**

### **2.1. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO**

Teren objęty opracowaniem stanowi droga powiatowa nr 1863K - ul. Główna, Plac Świętego Macieja, ul. Mostowa zlokalizowana w miejscowości Bielany – droga o klasie technicznej „Z” (zbiorcza).

Początek opracowania przyjęto w rejonie skrzyżowania typu rondo drogi powiatowej z drogą wojewódzką nr 948 w miejscu zakończenia nowej nawierzchni drogi, na działce ewid. nr: 350/7 przyjęto km 0+000,00 – ul. Główna. Koniec opracowania przyjęto w km 1+849,55 – ul. Mostowa, przed granicą z gminą Wilamowice na działce ewid. nr: 139.

Droga powiatowa posiada zmienną szerokość w granicach 5,5-7,0m, przebiega przez teren zabudowany. Istniejąca nawierzchnia z betonu asfaltowego jest w złym stanie technicznym: ubytki, spękania, wyboje oraz nieszczelność łąt utrudniają poruszanie się pojazdów mechanicznych. Chodnik (nawierzchnia z betonowych kwadratowych płyt 50x50cm) z krawężnikiem biegnącym od początku opracowania do budynku Ochotniczej Straży Pożarnej w Bielanach jest w złym stanie technicznym. Natomiast od budynku Ochotniczej Straży Pożarnej w Bielanach chodnik o nawierzchni z betonowej kostki brukowej prostokątnej w kolorze szarym jest dobrym stanie technicznym. Istniejący chodnik posiada zmienną szerokość od 1,50m do 2,50m. Miejscami występuje zwężenie z uwagi na przeszkodę do 0,80m. Obramowanie jezdni na terenie zabudowanym stanowi krawężnik betonowy, który jest w dobrym stanie technicznym. Woda z powierzchni jezdni odprowadzana jest częściowo do istniejącej kanalizacji deszczowej, a częściowo na tereny przyległe.

W terenie objętym opracowaniem, istnieją następujące sieci i urządzenia uzbrojenia terenu:

- sieć elektroenergetyczna;
- sieć wodociągowa;
- sieć teletechniczna;
- sieć gazowa;
- sieć kanalizacji deszczowej;
- sieć kanalizacji sanitarnej,
- sieć światłowodowa.

**Prowadzenie prac w pobliżu istniejących sieci uzbrojenia terenu należy prowadzić ręcznie i pod nadzorem odpowiednich służb, z powiadomieniem przed przystąpieniem do robót, zgodnie z zapisami zamieszczonymi w uzgodnieniach branżowych.**

### **2.2. DANE EWIDENCYJNE**

Działki inwestycyjne nr:

210/4 675, 1673, 350/7, 371/2, 811/5, 350/3, 350/4, 256, 211/7, 209, 208/3, 206, 139, 696.

Województwo: małopolskie

Powiat: oświęcimski

Gmina: Kęty

Jednostka ewidencyjna: 121304\_5 Kęty – obszar wiejski

Obręb: 0001, Bielany

### **2.3. WARUNKI GRUNTOWE OBIEKTU BUDOWLANEGO**

Na podstawie Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych z dnia 25 kwietnia 2012 Dz. U. poz. 463 na omawianym terenie występują proste warunki gruntowe. Obiekt zaliczono do pierwszej kategorii geotechnicznej.

Szczegółowe dane określające warunki gruntowo-wodne zawarte są w dokumentacji geotechnicznej (badania kontrolne-geotechniczne).

### **2.4. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO**

W ramach zadania inwestycyjnego pn.: „Przebudowa drogi powiatowej nr 1863K ul. Główna, Plac Świętego Macieja, ul. Mostowa w Bielanach wraz z obiektem mostowym” projektuje się przebudowę w zakresie:

- przebudowy jezdni, wyniesionego skrzyżowania, poboczy, zjazdów;
- przebudowy przepustów (rozbiórka i budowa);
- remontu zatoki autobusowej, dowiązań zjazdów, przepustu;
- budowy chodnika, wyniesionych przejść dla pieszych;
- budowy sieci kanalizacji deszczowej wg odrębnego opracowania (branża sanitarna)
- budowy doświetlenia przejść dla pieszych (branży elektroenergetycznej);
- bieżącej konserwacji mostu.

Dodatkowo zostanie wykonane zabezpieczenie infrastruktury technicznej rurami ochronnymi.

#### **ELEMENTY ROZBIERANE:**

W ramach przedmiotowej inwestycji rozbierane zostaną:

- pobocza;
- krawężniki;
- ściek przykrawężnikowy;
- chodniki;
- zjazdy;
- przepusty;

Zakres prac będzie realizowany w następującej kolejności:

- rozbiórce istniejących nawierzchni jezdni, zjazdów, chodnika, zatoki autobusowej, poboczy;
- rozbiórce krawężników i ścieków przykrawężnikowych;
- rozbiórce przepustów;
- remoncie przepustu;
- budowie przepustów;
- wykonaniu sieci kanalizacji deszczowej i przyłączy;
- wykonaniu doświetlenia przejść dla pieszych;
- zabezpieczeniu infrastruktury technicznej;
- korytowaniu pod warstwy konstrukcyjne jezdni, chodnika, zjazdów, poboczy, zatoki autobusowej;
- wykonanie warstw konstrukcyjnych jezdni, chodnika, zjazdów, poboczy i zatoki autobusowej;
- wykonaniu odwodnienia liniowego;
- wykonaniu ścieku przykrawężnikowego;
- wykonanie nawierzchni jezdni, chodnika, zjazdów i zatoki autobusowej;
- dowiązaniu wysokościowym zjazdu.

## **ELEMENTY PRZEBUDOWYWANE:**

### JEZDNIA

W ramach zadania inwestycyjnego przewiduje się przebudowę jezdni w granicach istniejącego pasa drogowego. Projektowana kategoria ruchu KR3. Szerokość jezdni po przebudowie zostanie skorygowana i wynosić będzie 5,5 - 7,0m.

W ramach przebudowy zostanie wykonana warstwa ulepszonego podłoża stabilizowana ziarnistym dodatkiem hydrofobowym, warstwa kruszywa łamanego stabilizowana mechanicznie o uziarnieniu ciągłym 0/63 i 0/31,5 oraz podbudowa i nawierzchnia z betonu asfaltowego.

Obramowanie jedni od strony chodnika należy wykonać za pomocą krawężnika betonowego o wymiarach 15x30x100 cm wyniesionego w stosunku do krawędzi jezdni o 12 cm, w miejscach zjazdów i zatoki autobusowej zaprojektowano krawężnik betonowy najazdowy o wymiarach 15x22x100 cm ułożony bezpośrednio na wilgotnym, świeżym

i niestężonym betonie. W celu zapewnienia prawidłowego odwodnienia projektuje się budowę oraz wymianę ścieku przykrawężnikowego na całym odcinku przebudowywanej drogi - teren zabudowany.

Dokładną lokalizację przyłączy (odwodnień liniowych, wpustów ulicznych) do istniejących kanałów sieci kanalizacji deszczowej przedstawiono na planie sytuacyjnym – rys. D 1.1, rys. D 1.2, rys. D 1.3. Zarządcą sieci kanalizacji deszczowej biegnącej wzdłuż przebudowywanej drogi jest Starostwo Powiatowe w Oświęcimiu.

Przebieg przebudowywanego odcinka w terenie zabudowanym w stopniu maksymalnym został dostosowany do stanu istniejącego. Od Placu Świętego Macieja do obiektu mostowego nie przewiduje się wymiany istniejących krawężników.

Niwelę jezdni km 0+000,00 do km 0+966,10 dostosowano do normatywnych spadków oraz terenu istniejącego wzdłuż drogi. Zakres spadków podłużnych mieści się w przedziale od 0,30% do 1,54%.

Niwelę jezdni km 1+102,03 do końca opracowania km 1+849,80 obniżono i dostosowano do normatywnych spadków oraz terenu istniejącego wzdłuż drogi. Zakres spadków podłużnych mieści się w przedziale od 0,30 % do 4,96%.

Na terenie zabudowanym projektuje się spadek dwustronny (daszkowy) jezdni. Pochylenie poprzeczne jezdni projektuje się w przedziale 1-2%. Na poszerzeniu na łuku oraz poza terenem zabudowanym projektuje się spadek jednostronny o wartości 2%.

### WYNIESIONE SKRZYŻOWANIE

W celu uspokojenia ruchu kołowego na skrzyżowaniu projektuje się przebudowę istniejącego skrzyżowania ul. Główniej z ul. Miodową i Placem Świętego Macieja. Wyniesione skrzyżowanie posiada nawierzchnię oraz warstwy konstrukcyjne projektowanej jezdni. Wyniesienie skrzyżowania wynosi 10cm. Rampę najazdową projektuje się na długości 1,00m. W krawędzi rampy projektuje się ułożenie krawężnika najazdowego o wym. 15x22x100cm. Dokładne rozwiązanie wyniesionego skrzyżowania przedstawia rys. 1.1.

**Przebudowa drogi powiatowej nr 1863K ul. Główna, Plac Świętego Macieja, ul. Mostowa w Bielanach wraz z obiektem mostowym.**

**ZJAZDY**

Zaprojektowano przebudowę istniejących zjazdów do posesji. Projektuje się wykonanie nawierzchni z betonowej kostki brukowej typ podwójne T koloru bordo oraz nawierzchni z betonu asfaltowego o wymiarach zgodnych z planem sytuacyjnym. Obramowanie remontowanych zjazdów stanowią krawężniki betonowe najazdowe o wymiarach 15x22x100cm, wyniesiony względem jezdni o 2cm. Pochylenie poprzeczne zjazdu o wartości od -3% do 3% zgodnie z przekrojami poprzecznymi.

Istniejące zjazdy z kostki brukowej znajdujące się w śladzie zjazdów przebudowywanych zostaną przebrukowane w celu dostosowania do krawędzi drogi po przebudowie oraz uzyskania normatywnych pochyłości.

**POBOCZE**

Projektuje się przebudowę poboczy o szerokości 1,00-1,50 m. Nawierzchnię poboczy stanowi destrukta asfaltowy skropiony emulsją asfaltową + grys. Pobocze na początku opracowania o szerokości 1,00m od km 0+000,00 do km 0+425,00 zostanie obramowane krawężnikiem betonowy najazdowy o wymiarach 15x22x100cm wyniesionym w stosunku do krawędzi jezdni o 5 cm. Lewostronne pobocze o szerokości 0,75m biegnące od obiektu mostowego km 1+103,25 – ul. Mostowa, do końca opracowania (km 1+849,55), projektuje się bez obramowania krawężnikiem. Natomiast prawostronne pobocze o szerokości 1,50m należy obramować od strony jezdni krawężnikiem betonowym o wymiarach 15x30x100cm wyniesionym w stosunku do krawędzi jezdni o 12cm. Pochylenie poprzeczne prawostronnego przebudowywanego pobocza wynosi 3%. Pochylenie poprzeczne pozostałych przebudowywanych poboczy wynosi 6%.

**PRZEPUST NR 1 i NR2**

Przedmiotem inwestycji jest rozbiórka i budowa przepustów zlokalizowanych w drugiej części opracowania, na terenach leśnych. Rozbiórka i budowa przepustów polegała będzie na wymianie kanałów na nowe wraz ze stabilizacją dna i skarp cieków przed i za przepustami z zachowaniem lub poprawą przepustowości przepływów wody.

Przebudowa przepustu polega na rozbiórce istniejącego przepustu okularowego o wymiarach 3 x fi 1500 i długości 12,0m. Zabudowie nowego przepustu nr1 - rys. 3.9, budowa polega na montażu elementów prefabrykowanych - przepustów skrzynkowych dwudzielnych o wymiarach 450x200x99cm i grubości ścianki 38cm.

Przebudowa przepustu polega na rozbiórce istniejącego przepustu okularowego o wymiarach 2 x fi 1000 i długości 13,0m. Zabudowie nowego przepustu nr2 - rys. 3.10, budowa polega na montażu elementów prefabrykowanych - przepustów skrzynkowych zamkniętych o wymiarach 200x150x99cm i grubości ścianki 20cm. W celu odwzorowania stanu faktycznego projektuje się zasypanie dna prefabrykowanego przepustu na wysokość 50cm, tak aby w świetle przepustu miał wymiar 200x100cm.

**ELEMENTY BUDOWANE:**

**WYNIESIONE PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH**

W celu uspokojenia ruchu kołowego i poprawy bezpieczeństwa pieszych projektuje się budowę dwóch wyniesionych przejść dla pieszych o szerokości 6,00m. Wyniesione przejścia dla pieszych posiadają nawierzchnię oraz warstwy konstrukcyjne projektowanej jezdni. Wyniesienie przejścia dla pieszych wynosi 11,5cm. Rampę najazdową wykonuje się na długości 1,00m. W krawędzi rampy projektuje się ułożenie krawężnika o wym. 15x30x100cm. Dokładne rozwiązanie wyniesionego przejścia dla pieszych przedstawia rys. 3.8.

**Przebudowa drogi powiatowej nr 1863K ul. Główna, Plac Świętego Macieja, ul. Mostowa  
w Bielanach wraz z obiektem mostowym.**

**CHODNIK**

W projekcie na początku opracowania przewiduje się budowę prawostronnego chodnika o szerokości 2,15 m wraz z krawężnikiem (2,00 m szerokość netto chodnika) do skrzyżowania z ul. Miodową, o długości 454,0m. Budowa chodnika polegać będzie na wykonaniu warstw konstrukcyjnych oraz warstwy ścieralnej z betonowej kostki brukowej typ podwójne T koloru szarego. Obramowanie chodnika od strony jezdni należy wykonać za pomocą krawężnika betonowego o wymiarach 15x30x100cm, od strony zieleni obrzeża betonowego o wymiarach 8x30x100cm. Pochylenie poprzeczne zaprojektowano o wartości 2%.

W projekcie uwzględniono budowę chodnika przy zmianie lokalizacji przejść dla pieszych w rejonie skrzyżowania Placu Świętego Macieja z ul. Mostową i ul. Solną, w celu skierowania ruchu pieszego na projektowany chodnik o szerokości 2,15m (wraz z krawężnikiem) wyokrąglono łukami  $R=2,0$ .

**SIEĆ KANALIZACJI DESZCZOWEJ**

W miejscach budowanego chodnika obramowanego od strony krawędzi jezdni krawężnikiem betonowym w celu prawidłowego odprowadzenia wód opadowych i roztopowych z powierzchni jezdni i chodnika projektuje się sieć kanalizacji deszczowej.

Zrzut wód z projektowanej sieci kanalizacji deszczowej zaprojektowano do istniejącej sieci kanalizacji deszczowej zlokalizowanej w ul. Główniej poprzez istniejącą studnię sieci kanalizacji deszczowej.

Szczegóły sieci kanalizacji deszczowej przedstawiono w projekcie branży sanitarnej.

Zarządcą istniejącej sieci kanalizacji deszczowej biegnącej wzdłuż przebudowywanej drogi jest Starostwo Powiatowe w Oświęcimiu.

**DOŚWIECZENIE PRZEJŚĆ DLA PIESZYCH**

Inwestycja przewiduje budowę nowych słupów doświetlenia przejść dla pieszych, które zostaną włączone do sieci poprzez kablową sieć doziemną.

Projekt oświetlenia zawiera dokumentacja projektowa branży elektrycznej.

Administratorem/właścicielem doświetlenia przejść dla pieszych jest Powiat Oświęcimski.

**ELEMENTY REMONTOWANE:**

**ZATOKA AUTOBUSOWA**

W ramach zadania projektuje się remont zatoki autobusowej przy Placu Świętego Macieja po stronie lewej. Nawierzchnię jezdni stanowić będzie betonowa kostka brukowa typ podwójne T kolor grafit, podbudowy dylatowanej z betonu cementowego kl. exp. XF4 i podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie. Od strony jezdni zatoka autobusowa obramowana będzie krawężnikiem najazdowym o wym. 15x22x100cm od strony jezdni oraz krawężnikiem wysokim o wym. 15x30x100cm od strony chodnika. Remont zatoki autobusowej dostosowano wysokościowo do stanu istniejącego. Spadek poprzeczny zatoki autobusowej zaprojektowano w kierunku jezdni.

**PRZEPUST RUROWY Ø1200**

Remont przepustu polegać będzie na uzupełnieniu ubytków lub wymianie uszkodzonych elementów rurociągu przy zachowaniu dotychczasowych parametrów tj. średnicy i długości przepustu.

**Przebudowa drogi powiatowej nr 1863K ul. Główna, Plac Świętego Macieja, ul. Mostowa  
w Bielanach wraz z obiektem mostowym.**

**DOWIĄZANIA ZJAZDÓW DO STANU PROJEKTOWANEGO**

Połączenia przebudowywanych zjazdów z posesją zostaną objęte remontem dowiązań istniejących elementów do stanu projektowanego, w istniejącym śladzie z zachowaniem istniejącego typu nawierzchni.

**2.5. DANE LICZBOWE, CHARAKTERYSTYKA INWESTYCJI**

Podstawowe dane liczbowe:

• Długość przebudowywanego odcinka objętego opracowaniem	1 849,55 m
• szerokość przebudowywanej jezdni	5,50-7,00 m
• szerokość remontowanej zatoki autobusowej	2,00 m
• długość remontowanej zatoki autobusowej	20,00 m
• szerokość budowanego chodnika (w świetle 2,0m)	2,15 m
• długość budowanego chodnika	454,00 m
• szerokość wysp wyniesionych przejść dla pieszych	8,00 m
• szerokość budowanych wyniesionych przejść dla pieszych	4,00 m
• ilość budowanych wyniesionych przejść dla pieszych	2 szt.
• szerokość sugerowanego przejścia dla pieszych	4,00 m
• ilość przebudowywanego sugerowanych przejść dla pieszych	1 szt.
• szerokość przebudowywanych poboczy	0,75-1,50 m
• długość przebudowywanego pobocza 0,75 m	630,20 m
• długość przebudowywanego pobocza 1,00 m	425,00 m
• długość przebudowywanego pobocza 1,50 m	630,20 m
• ilość rozbieranych wpustów sieci kanalizacji deszczowej	3 szt.
• łączna długość budowanej sieci kanalizacji deszczowej	307,80 m
• łączna ilość budowanych wpustów sieci kanalizacji deszczowej	23 szt.
• łączna długość odwodnienia liniowego z rusztem żeliwnym	21,30 mb
• łączna długość budowanej sieci doświetlenia przejść dla pieszych	151,00 mb
• ilość budowanych słupów doświetlenia przejść dla pieszych	12 szt.
• ilość rozbieranych przepustów	2 szt.
• długość rozbieranych przepustów	12,00-13,00 m
• ilość budowanych przepustów	2 szt.
• długość budowanych przepustów	12,00-13,00 m
• ilość remontowanych przepustów	1 szt.
• długość remontowanego przepustu	15,00 m
• szerokość mostu do bieżącej konserwacji	6,00 m
• długość mostu do bieżącej konserwacji	135,90 m

**2.6. DROGA W PLANIE**

Początek opracowania przyjęto w rejonie skrzyżowania typu rondo drogi powiatowej z drogą wojewódzką nr 948 w miejscu zakończenia nowej nawierzchni drogi, na działce ewid. nr: 350/7 przyjęto kilometraż: km 0+000,00 – ul. Główna. Koniec opracowania przyjęto w kilometrażu: km 1+849,55 – ul. Mostowa, przed granicą z gminą Wilamowice na działce ewid. nr: 139.

Dokładny przebieg drogi przedstawiono na planie sytuacyjnym.



## **2.7. DROGA W PROFILU**

Przebieg przebudowywanego odcinka w terenie zabudowanym w stopniu maksymalnym został dostosowany do stanu istniejącego.

Niweletę jezdni km 0+000,00 do km 0+966,10 dostosowano do normatywnych spadków oraz terenu istniejącego wzdłuż drogi. Zakres spadków podłużnych mieści się w przedziale od 0,30% do 1,54%.

Niweletę jezdni km 1+102,03 do końca opracowania km 1+849,80 obniżono i dostosowano do normatywnych spadków oraz terenu istniejącego wzdłuż drogi.

## **2.8. DROGA W PRZEKROJACH POPRZECZNYCH**

Na terenie zabudowanym projektuje się spadek dwustronny (daszkowy) jezdni. Pochylenie poprzeczne jezdni projektuje się w przedziale 1-2%. Na poszerzeniu na łuku oraz poza terenem zabudowanym projektuje się spadek jednostronny o wartości 2%.

## **2.9. KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI**

Zgodnie z ustaleniami z Inwestorem oraz Rozporządzeniem MTiGM z dnia 2 marca 1999r., przyjęto następującą konstrukcję dla kategorii ruchu KR3:

### **Jezdnia (Wyniesione przejście dla pieszych/ Wyniesione skrzyżowanie):**

- w-wa ścieralna z betonu asfaltowego modyfikowanego 0/11	4 cm
- w-wa wiążąca z betonu asfaltowego modyfikowanego 0/16	5 cm
- w-wa podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego 0/22	6 cm
- w-wa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C <sub>90/3</sub>	15 cm
- w-wa ulepszanego podłoża stabilizowanego ziarnistym dodatkiem hydrofobowym	40 cm
-----	
<b>Łącznie 70 cm</b>	

### **Zjazd – typ 1:**

- w-wa ścieralna bet. kostki brukowej typ podwójne T, kolor bordo	8 cm
- zaprawa cementowa	3 cm
- w-wa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem kruszywo łamane o uziarnieniu ciągłym 0/31,5	5 cm
- w-wa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem kruszywo łamane o uziarnieniu ciągłym 0/63	35 cm
-----	
<b>Łącznie 51 cm</b>	

### **Zjazd – typ 2:**

- w-wa ścieralna z betonu asfaltowego 0/11	8 cm
- skropienie emulsją kationową szybkorozpadową „75” w ilości 0,5kg/m <sup>2</sup>	- - -
- w-wa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem kruszywo łamane o uziarnieniu ciągłym 0/31,5	5 cm
- w-wa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem kruszywo łamane o uziarnieniu ciągłym 0/63	30 cm
-----	
<b>Łącznie 43 cm</b>	

**Przebudowa drogi powiatowej nr 1863K ul. Główna, Plac Świętego Macieja, ul. Mostowa  
w Bielanach wraz z obiektem mostowym.**

**Zjazd – przebrukowanie nawierzchni z kostki brukowej:**

– w-wa ścieralna bet. kostki brukowej	8 cm
– zaprawa cementowa	3 cm
– w-wa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem kruszywo łamane o uziarnieniu ciągłym 0/31,5	5 cm
	-----
	<b>Łącznie 16 cm</b>

**Zatoka autobusowa:**

– w-wa ścieralna bet. kostki brukowej typ podwójne T, kolor bordo	10 cm
– zaprawa cementowa	3 cm
– w-wa podbudowy zasadniczej z betonu cementowego dylatowana kl. exp. XF4	25 cm
– w-wa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem kruszywo łamane o uziarnieniu ciągłym 0/31,5	5 cm
– w-wa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem kruszywo łamane o uziarnieniu ciągłym 0/63	45 cm
	-----
	<b>Łącznie 88 cm</b>

**Chodnik:**

– w-wa ścieralna bet. kostka brukowa typ podwójne T, kolor szary	8 cm
– zaprawa cementowa	3 cm
– w-wa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem kruszywo łamane o uziarnieniu ciągłym 0/31,5	5 cm
– w-wa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem kruszywo łamane o uziarnieniu ciągłym 0/63	25 cm
	-----
	<b>Łącznie 41 cm</b>

**Pobocze:**

– skropienie emulsją + grys	- - -
– destrukcja asfaltowa	10 cm
– skropienie emulsją	- - -
– w-wa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem kruszywo łamane o uziarnieniu ciągłym 0/63	10 cm
	-----
	<b>Łącznie 20 cm</b>

**Dowiązanie wysokościowe zjazdu – typ 1:**

– kostka brukowa wg stanu istniejącego	8 cm
– zaprawa cementowa	3 cm
– warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem kruszywo łamane o uziarnieniu ciągłym 0/31,5	5 cm
	-----
	<b>16 cm</b>

**Przebudowa drogi powiatowej nr 1863K ul. Główna, Plac Świętego Macieja, ul. Mostowa  
w Bielanach wraz z obiektem mostowym.**

**Dowiązanie wysokościowe zjazdu – typ 2:**

–	warstwa mieszanki niezwiązanej z kruszywem kruszywo łamane o uziarnieniu ciągłym 0/31,5	5 cm
–	warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem kruszywo łamane o uziarnieniu ciągłym 0/63	0-35 cm
		-----
		<b>5-40 cm</b>

## **2.10. ODWODNIENIE**

Odwodnienie nawierzchni chodników, jezdni, poboczy, zatoki autobusowej, zjazdów stanowią spadki poprzeczne oraz podłużne, wody opadowe poprzez projektowane wpusty deszczowe odprowadzane będą do projektowanej sieci kanalizacji deszczowej, do istniejącej sieci kanalizacji deszczowej oraz na tereny przyległe, a tam rozsączane:

- o odwodnienie na odcinku 1 od km 0+000,00 do km 0+286,81 – projektowana sieć kanalizacji deszczowej wpięta do istniejącej kanalizacji deszczowej;
- o odwodnienie na odcinku 2 od km 0+286,81 do km 0+965,85 – poprzez istniejące wpusty deszczowe do istniejącej kanalizacji deszczowej;
- o odwodnienie na odcinku 3 od km 0+965,85 do km 1+101,62 – do istniejącego odwodnienia mostu;
- o odwodnienie na odcinku 4 od km 1+101,62 do km 1+848,30 – na teren działek inwestycyjnych.

Projekt odwodnienia zawiera dokumentacja projektowa branży sanitarnej.

Ponadto projektuje się przyłącza do istniejących studni sieci kanalizacji deszczowej w celu prawidłowego odprowadzenia wód opadowych i roztopowych z powierzchni pasa drogowego i przyległego do niego terenu.

Zarządcą istniejącej sieci kanalizacji deszczowej biegnącej wzdłuż przebudowywanej drogi jest Starostwo Powiatowe w Oświęcimiu.

## **2.11. CHARAKTERYSTYKA EKOLOGICZNA**

Z uwagi na swoją konstrukcję, lokalizację i przeznaczenie przebudowywana droga nie będzie wprowadzać żadnych zakłóceń do środowiska.

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko przedmiotowa inwestycja kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko oraz do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, gdyż łączna długość projektowanych elementów jest większa niż 1 km. Dla wyżej wymienionego zadania zostanie wydana decyzja.

Z uwagi na głębokość wykopów budowana droga nie wpłynie negatywnie na wody gruntowe.

Prowadzone roboty nie będą miały negatywnego wpływu na glebę. Roboty ziemne będą polegały na wykonaniu koryta pod warstwy konstrukcyjne chodnika. Nadmiar ziemi zostanie częściowo rozplantowany, a częściowo wywieziony.

Całość elementów uzyskanych podczas rozbiórki należy zutylizować przy przestrzeganiu przepisów ustawy z dnia 14 grudnia 2013 r. o odpadach (Dz. U. z 2013 r. poz. 21 z późniejszymi zmianami).

## **2.12. CHARAKTERYSTYKA INWESTYCJI**

Na terenie objętym opracowaniem nie występuje obszar objęty ochroną konserwatorską.

Przedmiotowy teren znajduje się poza obszarem objętym eksploatacją górnictwem.

Planowana inwestycja znajduje się w obszarze NATURA 2000.

### **2.13. INFORMACJA O CHARAKTERZE I CECHACH ISTNIEJĄCYCH I PRZEWIDYWANYCH ZAGROŻEŃ DLA ŚRODOWISKA ORAZ HIGIENY I ZDROWIA UŻYTKOWNIKÓW PROJEKTOWANYCH OBIEKTÓW BUDOWLANYCH I ICH OTOCZENIA**

Obiekty zaprojektowano zapewniając spełnienie wymagań dotyczących bezpieczeństwa konstrukcji, bezpieczeństwa pożarowego, bezpieczeństwa użytkowania, ochrony środowiska oraz ochrony przed hałasem i drganiami.

Projektując obiekty zapewniono:

- możliwość utrzymania właściwego stanu technicznego,
- niezbędne warunki do korzystania z obiektów przez osoby niepełnosprawne,
- poszanowanie występujących w obszarze oddziaływania obiektu, uzasadnionych interesów osób trzecich, w tym zapewnienie dostępu do drogi publicznej

### **2.14. ROBOTY ROZBIÓRKOWE**

W ramach przedmiotowej inwestycji rozbierane zostaną:

- nawierzchnia jezdni, chodnika, zjazdów, zatoki autobusowej;
- pobocza;
- krawężniki, obrzeże, ściek przykrawężnikowy;
- podbudowy pod jezdnię, zatokę autobusową, chodnik i zjazdy;
- przepusty.

#### **Sposób zapewnienia bezpieczeństwa ludzi i mienia dla robót rozbiórkowych**

Środki techniczne i organizacyjne zapobiegające niebezpieczeństwom:

- należy bezwzględnie przestrzegać technologicznej kolejności wykonania poszczególnych zakresów prac rozbiórkowych;
- miejsce aktualnie prowadzonych prac powinno być wyraźnie oznaczone i zabezpieczone;
- należy ściśle przestrzegać instrukcji obsługiowanych urządzeń;
- należy ściśle przestrzegać zakazu noszenia przez jednego pracownika, elementów dłuższych niż 4 m i cięższych niż 30 kg;
- teren, na którym są prowadzone roboty budowlane, należy ogrodzić i oznakować tablicami ostrzegawczymi i informacyjnymi;
- wydzielić i ogrodzić poręczami ( $h = 1,10$  m.) strefę niebezpieczną, w której istnieje źródło zagrożenia oraz oznakować tablicami ostrzegawczymi. Strefa niebezpieczna nie może wynosić mniej niż 1/10 wysokości, z której mogą spadać przedmioty lub materiały jednak nie mniej niż 6,0 m.
- na placu rozbiórki należy wyznaczyć miejsca składowe materiałów;
- w miejscu rozbiórki należy rozmieścić punkty świetlne tak, aby zapewniały możliwość odczytania tablic i znaków ostrzegawczych;
- maszyny, urządzenia i sprzęt, które podlegają dozorowi technicznemu, a są eksploatowane na budowie, powinny posiadać dokumenty uprawniające do ich eksploatacji;
- przed przystąpieniem do robót rozbiórkowych należy pracowników zapoznać z programem rozbiórki i przeszkolić w zakresie bezpiecznego sposobu jej wykonania;
- należy wstrzymać roboty rozbiórkowe podczas wiatru o szybkości większej niż 10 m/s;
- przy cięciu elementów stalowych palnikami acetylenowymi dozwolone jest używanie wyłącznie butli do gazów technicznych posiadających nazwę i cechę organu dozoru technicznego;
- w czasie wykonywania robót rozbiórkowych sposobami zmechanizowanymi wszystkie osoby i maszyny powinny znajdować się poza strefą niebezpieczną.

**UWAGA:**

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

**Wykonawca robót w trakcie prac jest zobowiązany wykonać wszelkie niezbędne pomiary w celu spełnienia założeń niniejszej dokumentacji projektowej oraz uzyskania prawidłowego odwodnienia (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.**

**Niezależnie od stopnia dokładności i precyzji dokumentów otrzymanych od Inwestora, definiującej usługę do wykonania, Wykonawca zobowiązany jest do uzyskania dobrego rezultatu końcowego. Wszystkie wymiary należy sprawdzić na budowie. Przed rozpoczęciem robót budowlanych należy wytyczyć obiekt w terenie i sprawdzić zgodność projektu - w przypadku domniemania lub pojawienia się nieścisłości należy natychmiast powiadomić Projektanta.**

**Rysunki, przedmiary robót, specyfikacje techniczne i część opisowa są dokumentami wzajemnie się uzupełniającymi. Wszystkie elementy ujęte w specyfikacji (opisie), a nie ujęte na rysunkach lub ujęte na rysunkach, a nie ujęte w specyfikacji winne być traktowane tak jakby były ujęte w obu. W przypadku rozbieżności w jakimkolwiek z elementów dokumentacji należy zgłosić to Projektantowi, który zobowiązany będzie do pisemnego rozstrzygnięcia problemu.**

**Projekt stanowi całość razem z kosztorysem, przedmiarem i specyfikacją techniczną, projektem organizacji ruchu i projektami branżowymi. W trakcie prowadzenia robót ziemnych należy nie dopuścić do naruszenia naturalnego stanu gruntów poniżej posadowienia obiektu (naruszenie naturalnej struktury gruntu zobowiązuje Wykonawcę do wymiany gruntu).**

## **2.15. DANE Z PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO**

Zgodnie z Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego dla obszaru gminy Kęty w granicach administracyjnych obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego uchwalony uchwałą nr IX/68/2015 Rady Miejskiej w Kętach z dnia 17 czerwca 2015 r. teren objęty opracowaniem znajduje się w jednostkach o symbolach:

**1.KDZ** (tereny dróg publicznych – drogi zbiorcze)

**35MNZ, 38.MNZ, 44.MNZ** (tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i zabudowy usługowej w zieleni urządzonej)

**5.UP** (tereny zabudowy usługowej – usługi publiczne)

**11.KDD** (tereny dróg publicznych – drogi dojazdowe)

**14.KDW** (tereny dróg wewnętrznych)

**13.Z, 29.Z** (tereny zieleni nieurządzonej)

**4.ZL** (tereny lasów)

oraz na „**terenie wyłączonym z obszaru objętego planem**”

Inwestycja nie jest sprzeczna z przepisami ustawy z dnia 10 lipca 2015 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2016 r. poz.1330).

## **2.16. INFORMACJA BIOZ**

### **Inwestor:**

Powiat Oświęcimski  
Ul. Stanisława Wyspiańskiego 10  
32-602 Oświęcim

### **Autor informacji BIOZ.**

Marcin Hajost,  
ul. Bohaterów Warszawy 16/13,  
43-300 Bielsko – Biała

### **Zakres robót obejmujący przedsięwzięcie:**

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1863K ul. Główna, Plac Świętego Macieja,  
ul. Mostowa w Bielanach wraz z obiektem mostowym”

### **Wykaz istniejących obiektów budowlanych.**

uzbrojenie terenu: sieć elektroenergetyczna, sieć wodociągowa, sieć teletechniczna,  
sieć gazowa, kanalizacja sanitarna, kanalizacja deszczowa, sieć światłowodowa.

### **Elementy zagospodarowania mogące stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi.**

Roboty realizowane będą w rejonie istniejącej ulicy o średnim obciążeniu ruchem samochodowym.

### **Zagrożenia mogące wystąpić podczas realizacji robót budowlanych.**

Podczas realizacji robót budowlanych mogą występować następujące zagrożenia:  
praca ciężkiego sprzętu mechanicznego podczas robót ziemnych  
oraz nawierzchniowych, transport technologiczny na terenie budowy.

### **Sposób prowadzenia instruktażu.**

Przed przystąpieniem do prac budowlanych przy realizacji robót szczególnie niebezpiecznych, należy przeprowadzić instruktaż ustny pracownikom przewidzianym do realizacji zadania. Przeszkolenie pracowników w zakresie BHP należy powierzyć osobie posiadającej niezbędne uprawnienia.

### **Środki techniczne i organizacyjne zapobiegające niebezpieczeństwom.**

Przed przystąpieniem do robót należy teren budowy zabezpieczyć poprzez wykonanie oznakowania ruchu drogowego i pieszego na czas robót.

Należy wydzielić trasy dostawy materiałów i sprzętu na budowę oraz miejsce ich składowania.

### **3. CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

Rys. 1.1	Plan sytuacyjny – część 1	Skala 1:500
Rys. 1.2	Plan sytuacyjny – część 2	Skala 1:500
Rys. 1.3	Plan sytuacyjny – część 3	Skala 1:500
Rys. 1.4	Plan sytuacyjny – część 4	Skala 1:500
Rys. 2.1	Profil podłużny jezdni – część 1	Skala 1:50/500
Rys. 2.2	Profil podłużny jezdni – część 2	Skala 1:50/500
Rys. 3.1	Przekrój typowy I-I, II-II	Skala 1:50/25
Rys. 3.2	Przekrój typowy III-III, IV-IV	Skala 1:50/25
Rys. 3.3	Przekrój typowy V-V, VI-VI, VII-VII	Skala 1:50/25
Rys. 3.4	Przekrój typowy VIII-VIII, IX-IX	Skala 1:50/25
Rys. 3.5	Przekrój typowy X-X, XI-XI, XII-XII, XIII-XIII	Skala 1:50/25
Rys. 3.6	Przekrój typowy XIV-XIV, XV-XV	Skala 1:50/25
Rys. 3.7	Przekrój typowy XVI-XVI, XVII-XVII	Skala 1:50/25
Rys. 3.8	Przekrój typowy przejścia dla pieszych	Skala 1:100/50/25
Rys. 3.9	Przepust drogowy nr 1	Skala 1:50
Rys. 3.10	Przepust drogowy nr 2	Skala 1:50
Rys. 3.11	Przepust drogowy nr 3	Skala 1:50
Rys. 3.12	Przepust drogowy nr 1 – płyta fundamentowa	Skala 1:50/25
Rys. 3.13	Przepust drogowy nr 1 – płyta zespalająca	Skala 1:50/25/10
Rys. 3.14	Przepust drogowy nr 1 – ściana czołowa - wlot	Skala 1:25
Rys. 3.15	Przepust drogowy nr 2 – płyta fundamentowa	Skala 1:50/25
Rys. 3.16	Przepust drogowy nr 2 – płyta zespalająca	Skala 1:50/25/10
Rys. 3.17	Przepust drogowy nr 2 – ściana czołowa - wlot	Skala 1:25