

**PROJEKT BUDOWLANY UPROSZCZONY**  
**/MATERIAŁY DO ZGŁOSZENIA/**

Obiekt:	Odbudowa drogi do Duraja w m. Brzuśnik w km 0+170 – 0+435	
Inwestor:	Urząd Gminy Radziechowy-Wieprz Wieprz 700, 34-381 Radziechowy	
Lokalizacja:	droga gminna działka nr 466 – obręb ewidencyjny Brzuśnik, jednostka ewidencyjna Radziechowy-Wieprz	
Jednostka projektowa:	Pracownia projektowa KBN Projekt inż. Arkadiusz Krzesak Żywiec, ul. Mała 3/2 34-300 Żywiec	Pieczęć:
Projektant:	mgr inż. Tomasz Kotajny upr. w specjalności drogowej nr SLK/1898/POOD/07	Pieczęć i podpis:
Autor opracowania:	mgr inż. Arkadiusz Krzesak upr. w specj. konstrukcyjno- budowlanej nr SLK/2182/PWOK/08	Pieczęć i podpis:
Żywiec	SIERPIEŃ 2015	

**Zawartość opracowania:**

STRONA	POZYCJA
1	PROJEKT UPROSZCZONY
2	Zawartość opracowania
3-10	Opis techniczny
	CZĘŚĆ RYSUNKOWA
D-1	Plan sytuacyjny
D-2	Mapa ewidencji gruntów
D-3	Przekrój typowy
D-4	Schemat odbudowy przepustu pod zjazdem
1	ZAŁĄCZNIKI
2	Oświadczenie projektanta
3	Ksero uprawnień
4	Zaświadczenie o przynależności do samorządu zawodowego



## **Opis techniczny**

### **I. Przedmiot opracowania:**

- ***Projekt budowlany uproszczony dla inwestycji:***

**Odbudowa drogi do Duraja w m. Brzuśnik w km 0+170 – 0+435.**

### **II. Dane ogólne:**

- 2.1 Inwestor: Inwestor: Urząd Gminy Radziechowy-Wieprz, Wieprz 700, 34-381 Radziechowy,
- 2.2 Lokalizacja: działka nr: 466 – obręb ewidencyjny Brzuśnik, jednostka ewidencyjna Radziechowy-Wieprz
- 2.3 Jednostka projektowa: Pracownia projektowa KBN Projekt inż. Arkadiusz Krzesak  
34-300 Żywiec, ul. Mała 3/2
- 2.4 Projektant: mgr inż. Tomasz Kotajny  
upr. w specjalności drogowej nr SLK/1898/POOD/07
- 2.5 Projektant: mgr inż. Arkadiusz Krzesak  
upr. nr SLK/2182/PWOK/08

### **III. Cel i zakres opracowania**

Celem opracowania jest wykonanie projektu budowlanego uproszczonego z koncepcją odbudowy oraz opisem sposobu i zakresu prac remontowo-budowlanych dla odbudowy drogi do Duraja w km 0+170 – 0+435.

Niniejsze opracowanie obejmuje projekt techniczny - opracowanie uproszczone dla odbudowy odcinka drogi gminnej.

Przedmiotowa odbudowa obejmuje odcinek drogi gminnej do Duraja w km 0+170,00 – 0+435,00.

Zakres opracowania obejmuje :

- odbudowę drogi gminnej
- poprawę odwodnienia odbudowywanego odcinka drogi

Dokładny zakres prac opisano w dalszej części. Lokalizację przedmiotowej inwestycji przedstawiono na rysunku - „Plan sytuacyjny”

### **IV. Podstawa opracowania**

Podstawę formalną stanowi:

- 4.1 Zlecenie Inwestora, które stanowi umowa zawarta pomiędzy Inwestorem a Pracownią projektową KBN Projekt inż. Arkadiusz Krzesak 34-300 Żywiec ul. Mała 3/2.

Podstawy techniczne:

- 4.2 Wizja i pomiary w terenie.

- 4.3 Oględziny i ocena przedmiotowej drogi gminnej.
- 4.4 Uzgodnienia z Inwestorem.
- 4.5 Ustawa z dnia 07.07.1994 r. – Prawo budowlane, tekst jednolity (Dz. U. Nr 243 poz. 1623 z dnia 12 listopada 2010r. z późn. zmianami).
- 4.6 Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. 0 poz. 462 z dnia 27 kwietnia 2012r.).
- 4.7 Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 30.05.2000 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 poz. 430);
- 4.8 Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 30.05.2000 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63 poz. 735);
- 4.9 Mapa ewidencji gruntów;
- 4.10 Inne aktualne normy, przepisy oraz literatura techniczna.

#### V. Opis stanu istniejącego:

Przedmiotowa droga zlokalizowana jest w miejscowości Wieprz, w gminie Radziechowy-Wieprz.

W stanie istniejącym przedmiotowa droga gminna posiada jedną jezdnię, jednopasową, dwukierunkową o zmiennej szerokości 2,80–3,00m. Wzdłuż drogi znajdują się pobocza utwardzone o szerokości 0,20-0,30m.

Nawierzchnia jezdni na przedmiotowym odcinku jest bitumiczna w km 0+000,00 – 0+360,00 oraz z żelbetowych płyt drogowych w km 0+360,00 – 0+390,00.

Niweleta drogi dostosowana jest do przyległego terenu. Na przedmiotowym odcinku drogi występują zjazdy indywidualne. Nawierzchnia zjazdów tłuczniowa lub z kostki betonowej.

Nawierzchnia jezdni drogi gminnej jest w złym stanie technicznym. Liczne ubytki w nawierzchni i deformacje profilu nawierzchni. Ubytki w poboczach.

Wody deszczowe z istniejącej drogi spływają do przydrożnych rowów częściowo umocnionych a także na sąsiadujący teren.

Brak chodnika. Ubrojenie terenu o średniej gęstości.

#### Stan techniczny istniejących nawierzchni.

<i><b>Miejsce występowania</b></i>	<i><b>Stan nawierzchni</b></i>
Droga gminna /do Duraja/ w miejscowości Brzuśnik, gmina Radziechowy-Wieprz	Stan nawierzchni zły. Uszkodzenia widoczne na całej szerokości jezdni. Liczne ubytki w nawierzchni jezdni. Ubytki w poboczach.

## VI. Opis stanu projektowanego:

### 6.1 Podstawowe parametry techniczne inwestycji:

Droga gminna do Duraja (w miejscowości Brzuśnik na odcinku wchodzącym w zakres opracowania)

- Klasa drogi: L (Lokalna) 1/2
- Droga: jednojezdniowa, jednopasowa, dwukierunkowa
- Przekrój poprzeczny: drogowy, jednostronny
- Szerokość jezdni: 3,00m
- Nawierzchnia jezdni: bitumiczna
- Pobocza: tłuczniowe szerokości 0,30m.

### 6.2 Rozwiązanie sytuacyjne

#### 6.2.1 Jezdnia

W planie przebieg drogi gminnej pozostaje zasadniczo niezmieniony, wykonano jedynie korektę geometrii drogi na prostych i łukach. Geometria pionowa pozostaje zasadniczo bez zmian. W granicach opracowania wykonane zostanie wyrównanie krawędzi jezdni. Przebieg planowanej odbudowy jest bezpośrednio powiązany z przebiegiem istniejącej drogi. Wykonanie odbudowy drogi gminnej ma na celu uzyskanie nowej nawierzchni na istniejącej jezdni (w miejscu istniejącej drogi – nie wychodzi poza ślad istniejącej jezdni), uzupełnienie z kruszywa łamanego istniejących poboczy tłuczniowych.

Ze względu na brak możliwości poszerzenia jezdni, planowane roboty obejmują jedynie wykonanie nowej konstrukcji drogi, szerokości drogi pozostaje zasadniczo bez zmian. Szerokość jezdni przyjęto 3,00m na całym odcinku drogi.

Pochylenie podłużne jezdni dostosowane do jej ukształtowania istniejącego. Pochylenie poprzeczne, jednostronne 2%.

Planowane roboty związane z nową nawierzchnią obejmą:

- KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI w km 0+170,00 – 0+435,00 Rozebranie istniejącej nawierzchni tłuczniowej wraz z podbudową, korytowanie i profilowanie istniejącej podbudowy do wymaganych rzędnych, wykonanie podbudowy zasadniczej z kruszywa łamanego 0/31,5mm stabilizowanego mechanicznie o grubości 20,0cm. Na tak przygotowanej podbudowie należy ułożyć warstwę wiążącą z betonu asfaltowego 0/16mm o grubości 4,0cm a następnie należy ułożyć warstwę ścieralną z betonu asfaltowego 0/11mm o grubości 4,0cm

Szczegóły odnośnie konstrukcji nawierzchni na jezdni podano w dalszej części opracowania.

#### 6.2.2 Pobocza, zjazdy i skrzyżowania.

Planuje się wykonanie poboczy o szerokości 0,30m. Uzupełnienie poboczy należy wykonać z kruszywa łamanego 0/31,5mm stabilizowanego mechanicznie gr. 15cm. Pochylenie poprzeczne pobocza w kierunku sąsiadujących działek.

Zjazdy występujące w obszarze planowanej odbudowy posiadają nawierzchnię tłuczniową. Nawierzchnię zjazdów na długości 1,0m i szerokości odpowiadającej stanowi istniejącemu należy wykonać z betonu asfaltowego 0/11mm o grubości 4,0cm układanego na warstwie wiążącej z betonu asfaltowego 0/16mm o grubości 4,0cm, którą należy układać na podbudowie z kruszywa łamanego. Spadek zjazdu wyprofilować w sposób pozwalający na optymalne połączenie nowej nawierzchni drogi gminnej z istniejącą nawierzchnią zjazdu.

#### 6.2.3 Odwodnienie.

Odwodnienie powierzchniowe drogi zostaje zapewnione poprzez odpowiednie ukształtowanie spadków jezdni, jednocześnie dostosowując się do istniejących pochyleń podłużnych i poprzecznych nawierzchni.

W stanie istniejącym wody deszczowe spływają do istniejącego rowu przydrożnego lub miejscowo na przyległy teren. W planowanym zamierzeniu sposób odwodnienia terenu inwestycji pozostaje zasadniczo bez zmian.

Istniejące przepusty pod zjazdami i drogą gminną przewidziane do odbudowy pokazano i opisano na rysunku „Plan sytuacyjny”.

Odbudowa przepustów przewidzianych polegać będzie na wykonaniu nowej konstrukcji przelotowej przepustu Ø400mm pod zjazdem wraz z wykonaniem nowych żelbetowych ścianek czołowych na wlocie i wylocie. Długości i średnice przepustów zgodnie z rysunkiem „Plan sytuacyjny”. Konstrukcja części przelotowej przepustów spoczywać będzie na fundamencie z piasku stabilizowanego cementem w ilości 100 kg/m<sup>3</sup>. Grubość fundamentu około 20cm. Szerokość około 50,0cm. Zaprojektowano przepusty z rur żelbetowych o średnicy Ø400mm. Izolacje betonowych powierzchni mających kontakt z gruntem należy wykonać jako cienką z trzech warstw preparatu bitumicznego stosowanego na zimno. Po ułożeniu rur należy wykonać warstwę ochronną z piasku o grubości 15,0cm, a następnie wykonać odtworzenie nawierzchni zjazdu. Głębokość posadowienia przepustów dopasować do niwelety rowu przydrożnego.

Ścianki czołowe zaprojektowano jako żelbetowe, wykonywane na mokro bezpośrednio na miejscu budowy z betonu (C25/30) B-30. Zbrojenie ścianki czołowej ze stali A-II 18G2. Wymiary ścianek czołowych wynikać będą z warunków terenowych.

Istniejący lewostronny rów przydrożny należy umocnić korytkami betonowymi głębokimi „kolejowymi” 75x62x53cm na całym przedmiotowym odcinku. Korytka układać na na podsypce piaskowo-cementowej 1:4 gr. 5,0cm i podbudowie z kruszywa łamanego 0/31,5mm stabilizowanego mechanicznie gr. 15,0cm.

Na końcu przedmiotowego odcinka drogi należy ułożyć w poprzek jezdni ściek drogowy korytkowy 50x60x15cm, który będzie odprowadzał wody deszczowe z dalszego odcinka drogi do rowu umocnionego. Ściek ułożyć na podsypce piaskowo-cementowej 1:4 gr. 5,0cm, którą należy ułożyć na podbudowie z betonu C12/15 gr. 15,0cm.

### 6.3 Rozwiązanie wysokościowe

Przebieg wysokościowy drogi gminnej będącej przedmiotem opracowania pozostaje zasadniczo niezmienny w stosunku do stanu istniejącego. Niweleta jezdni zostanie jedynie podniesiona o grubość warstwy wiążącej i ścieralnej. Początek i koniec opracowania został dowiązany wysokościowo do stanu istniejącego.

Istniejące włązy studzienek kanalizacyjnych występujących w pasie drogi gminnej należy wyregulować i dostosować wysokościowo do nowej niwelety jezdni oraz pochyłeń podłużnych i poprzecznych nowej nawierzchni jezdni.

### 6.4 Przekroje typowe

Droga gminna posiada przekrój poprzeczny jednostronny.

Przekrój typowy dla planowanych rozwiązań zamieszczono na rysunku nr D-3.

### 6.5 Konstrukcja i nawierzchnie

Konstrukcja nawierzchni jezdni przyjęto wg warunków technicznych wydanych przez Inwestora przedmiotowej inwestycji oraz na podstawie Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 poz. 430).

#### 6.5.1 Konstrukcja nawierzchni jezdni w km 0+170,00 – 0+435,00:

– nawierzchnia z betonu asfaltowego	
0/11 mm - warstwa ścieralna	4 cm
– warstwa z betonu asfaltowego	
0/16 mm - warstwa wiążąca	4 cm
– podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego	
stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm	20 cm
– konstrukcja istniejącej drogi po wykorytowaniu	
<u>i wyprofilowaniu do wymaganych rzędnych</u>	
<i>Razem:</i>	<i>38 cm</i>

#### 6.5.2 Konstrukcja nawierzchni pobocza:

– pobocze z kruszywa łamanego stabilizowanego	
<u>mechanicznie 0/31,5mm</u>	<u>15 cm</u>
<i>Razem:</i>	<i>15 cm</i>

### 6.6 Rozbiórki elementów drogowych

Rozbiórki elementów drogowych dotyczą nawierzchni drogi oraz poboczy, a także uszkodzonych przepustów. Za wyjątkiem w/w nie przewiduje się innych rozbiórek elementów drogowych. Wszystkie nieprzydatne fragmenty rozbieranej nawierzchni drogowej należy wywieźć z terenu budowy zgodnie z ustawą o odpadach.

## **6.7 Roboty ziemne**

Roboty ziemne obliczono metodą przekrojów poprzecznych oraz analitycznie dla elementów, dla których przekroje nie były przewidziane.

Przed przystąpieniem do robót ziemnych należy uporządkować teren i zdjąć warstwę humusu na pełną grubość jego zalegania. Ziemię z wykopów, z uwagi na jej własności należy wykorzystać do niwelacji terenu przy innych inwestycjach. Nadmiar ziemi należy wywieźć poza teren budowy.

## **6.8 Elementy bezpieczeństwa ruchu**

Projekt organizacji ruchu, oznakowania i zabezpieczenia robót na czas ich prowadzenia w pasie drogowym drogi gminnej zostanie wykonany przez Wykonawcę robót.

## **6.9 Urządzenia uzbrojenia terenu.**

Przed przystąpieniem do robót ziemnych należy wykonać ręcznie wykopy kontrolne, celem dokładnej lokalizacji istniejących na trasie przewodów uzbrojenia podziemnego. Wszelkie prace w pobliżu istniejącego uzbrojenia terenu należy prowadzić pod nadzorem użytkownika tego uzbrojenia, ręcznie ze szczególnym zwróceniem uwagi na obowiązujące wymagania BHP. Wszystkie napotkane przewody podziemne na trasie wykonywanego wykopu, krzyżujące się lub biegnące równolegle z wykopem należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem, a w razie potrzeby podwiesić w sposób zapewniający ich eksploatację. Ze względu na brak głębokich wykopów nie występują kolizje z istniejącym uzbrojeniem podziemnym. Nie wyklucza się istnienia w terenie uzbrojenie niezainwentaryzowanego.

## **VII. Zieleń**

Na przedmiotowym odcinku, w pasie drogowym drogi gminnej nie występuje roślinność w postaci drzew lub krzewów, której usytuowanie koliduje z planowaną odbudową drogi. Nie przewiduje się wycinki drzew i krzewów.

## **VIII. Ochrona gruntów rolnych i leśnych**

W terenie pod planowaną inwestycję nie występują ograniczenia wynikające z ochrony gruntów rolnych i leśnych.

Przewidywany zakres oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a także warunki lokalne wynikające z usytuowania planowanej inwestycji nie wymusza stosowania specjalnych technik oraz technologii związanych ze specyfiką funkcji.

Oddziaływanie na środowisko w niewielkim stopniu na etapie budowy o zakresie lokalnym ograniczonym do granicy działki, na której wykonana zostanie inwestycja.

Planowana inwestycja nie wpłynie negatywnie na formy ochrony przyrody żywej i nieożywionej oraz krajobrazu, nie zostanie pogorszony stan siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków roślin i zwierząt. Planowane przedsięwzięcie nie będzie miało istotnego negatywnego oddziaływania na obszary prawnie chronione.

#### **IX. Informacja o wpisie przedmiotowego terenu do rejestru zabytków oraz o ochronie wynikającej z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego**

Teren, na którym prowadzone będą roboty związane z zamierzeniem inwestycyjnym nie jest wpisany do rejestru zabytków i nie podlega ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

#### **X. Informacja o wpływie eksploatacji górniczej**

Teren objęty inwestycją nie znajduje się w granicach terenu górniczego i nie jest objęty wpływem eksploatacji górniczej.

#### **XI. Informacja o położeniu działki względem obszaru Natura 2000.**

Teren, na którym planuje się wykonanie planowanej inwestycji nie leży na terenie obszaru „Natura 2000”.

#### **XII. Informacje i dane o charakterze i cechach istniejących i przewidywanych zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanych obiektów budowlanych i ich otoczenia**

##### **12.1 Wpływ w zakresie hałasu i zanieczyszczenia powietrza**

Planowane wykonanie odbudowy drogi gminnej nie zwiększy niekorzystnego oddziaływania drogi na środowisko naturalne.

##### **12.2 Wpływ na świat roślinny i zwierzęcy**

W przedmiotowym obszarze nie występują chronione gatunki roślin i zwierząt. W związku z realizacją inwestycji nie wystąpią szczególne zagrożenia w omawianym zakresie.

##### **12.3 Wpływ na powierzchnię ziemi i gleby**

Proponowane rozwiązania nie będą miały wpływu na powierzchnię ziemi oraz gleby ze względu na to, że nie zmienia się dotychczasowy skład potoku pojazdów. Nie zwiększa się procent udziału pojazdów ciężarowych, które w większości przypadków są odpowiedzialne za zanieczyszczenia powierzchni ziemi i gleby.

##### **12.4 Wpływ na złoża kopalin, warunki geologiczne, wody podziemne**

Ze względu na charakter inwestycji (brak posadowienia na większych głębokościach) nie wystąpią niekorzystne oddziaływania w zakresie wpływu na złoża kopalin, warunki geologiczne i wody podziemne.

##### **12.5 Wpływ w zakresie wód powierzchniowych**

Planowana inwestycja nie wpłynie niekorzystnie na wody powierzchniowe.

##### **12.6 Wpływ w zakresie krajobrazu, dóbr materialnych i kultury**

Przedstawione rozwiązania nie będą powodowały niekorzystnego oddziaływania w zakresie krajobrazu.

Planowane wykonanie odbudowy drogi gminnej będzie miało niewielki wpływ na środowisko w jego bezpośrednim sąsiedztwie. Niekorzystne oddziaływania podczas wykonywania prac będą miały charakter przede wszystkim krótkotrwały i odwracalny (hałas, emisja zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego). Pozostałe niekorzystne oddziaływania będą



w minimalnym stopniu wpływały na środowisko otoczenia drogi. Odbudowa drogi spowoduje zmniejszenie się niekorzystnych oddziaływań oraz uciążliwości dla ruchu.

### **XIII. Opis dostępności dla osób niepełnosprawnych**

Przedmiotowa odbudowa drogi gminnej nie ogranicza dostępności osobom niepełnosprawnym.

### **XIV. Wnioski i zalecenia końcowe:**

- Teren prac podczas prowadzenia robót budowlanych należy ogrodzić, teren powinien być niedostępny dla osób bezpośrednio niezatrudnionych przy robotach budowlanych.
- Wszystkie roboty budowlane powinny być prowadzone zgodnie z projektem, przepisami techniczno-budowlanymi, obowiązującymi Polskimi Normami oraz zasadami wiedzy technicznej, przepisami p.poż., bezpieczeństwa i higieny pracy i pod nadzorem osoby do tego uprawnionej, z zachowaniem szczególnych środków ostrożności, przy użyciu wyrobów budowlanych dopuszczonych do obrotu i powszechnego stosowania w budownictwie.
- Wszystkie prace należy prowadzić pod nadzorem osoby uprawnionej.
- W miejscach zbliżeń i skrzyżowań z istniejącym uzbrojeniem podziemnym, prace ziemne wykonywać ręcznie.
- Wykonawca jest odpowiedzialny za jakość wykonanych robót, bezpieczeństwo wszelkich czynności na terenie budowy, metody użyte przy budowie oraz za ich zgodność z normami i dokumentacją projektową.
- Wszystkie wykonane roboty, dostarczone i wbudowane materiały muszą być zgodne z dokumentacją projektową.
- Materiał rozbiórkowy i gruz należy wywieźć na wyznaczone do tego celu wysypisko.
- W czasie wykonywania robót Wykonawca powinien, zainstalować wszystkie tymczasowe urządzenia zabezpieczające i poprawiające bezpieczeństwo na czas trwania robót, zapewniając w ten sposób bezpieczeństwo pojazdów i pieszych.
- Po zakończeniu robót budowlanych teren placu budowy należy uporządkować i zagospodarować zgodnie z przeznaczeniem.

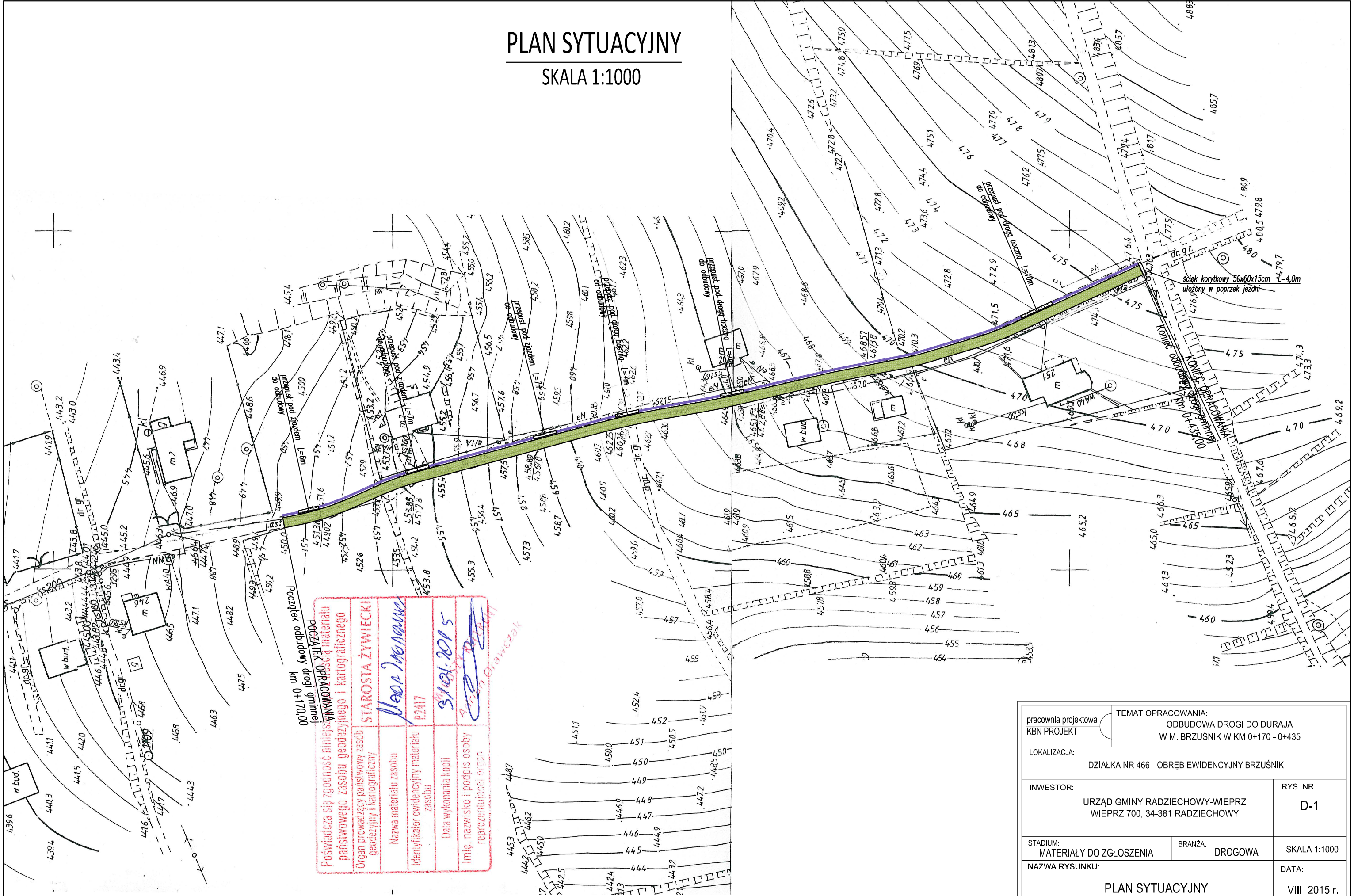
Autorzy opracowania:

mgr inż. Tomasz Kotajny  
upr. nr SLK/1898/POOD/07

mgr inż. Arkadiusz Krzesak  
upr. nr SLK/2182/PWOK/08



PLAN SYTUACYJNY  
SKALA 1:1000



UWAGI:  
- początek i koniec nawiazać wysokościowo do stanu istniejącego,  
- istniejące włązy studzienek kanalizacyjnych występujące w pasie drogi gminnej należy wyregulować i dostosować wysokościowo do nowej niwelety jezdni oraz pochyłeń podłużnych i poprzecznych nawierzchni,



MAPA EWIDENCJI GRUNTÓW

SKALA 1:2000

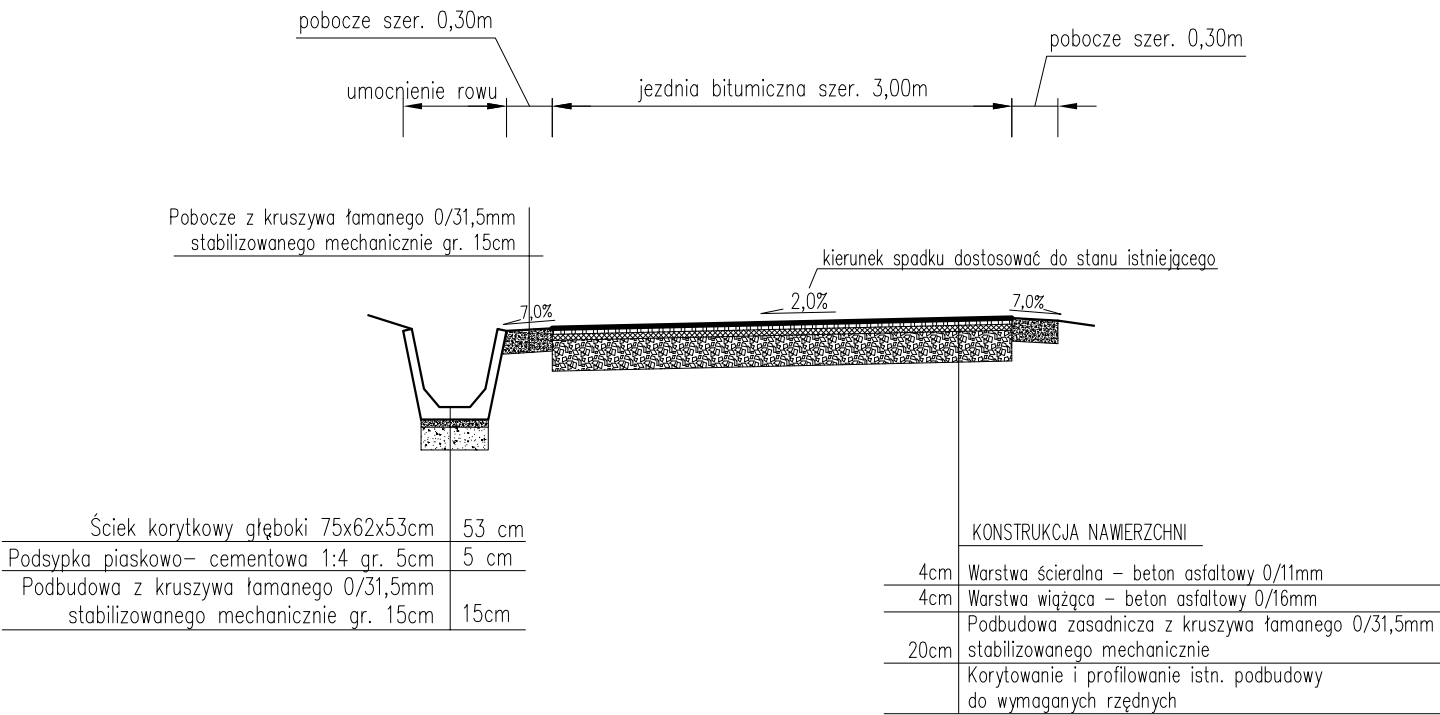


KOPIA MAPY  
zasadniczej, Ewidencyjnej\*  
Sektora nr. 107  
w. Bystra  
gm. Radziechowy-Wieprz  
MIEJSCOWOŚĆ: BRZUŚNIK

Posiada sę zgodność z treścią materiału  
państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego  
Ogół prowadzący państwowy zasob  
geodezyjny i kartograficzny  
Nazwa materiału zasobu 94  
Identyfikator ewidencyjny materiału  
Data wykonania kopii  
Imię, nazwisko i podpis osoby  
opracowującej

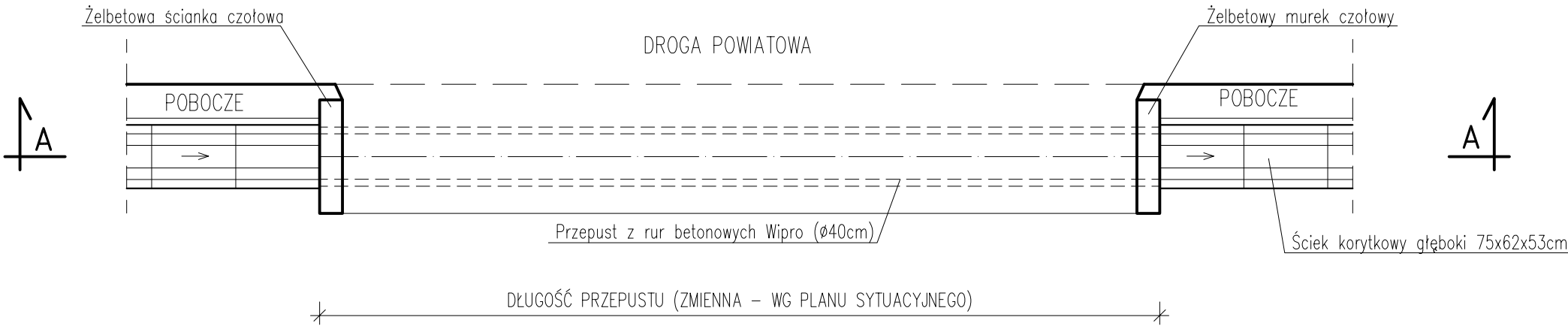
pracownia projektowa KBN PROJEKT		TEMAT OPRACOWANIA: ODBUDOWA DROGI DO DURAJA W M. BRZUŚNIK W KM 0+170 - 0+435	
LOKALIZACJA: DZIAŁKA NR 466 - OBRĘB EWIDENCYJNY BRZUŚNIK			
INWESTOR: URZĄD GMINY RADZIECHOWY-WIEPRZ WIEPRZ 700, 34-381 RADZIECHOWY			RYS. NR D-2
STADIUM: MATERIAŁY DO ZGŁOSZENIA		BRANŻA: DROGOWA	SKALA 1:1000
NAZWA RYSUNKU: MAPA EWIDENCJI GRUNTÓW			DATA: VIII 2015 r.
PROJEKTOWAŁ:	mgr inż. Tomasz Kotajny nr upr. SLK/1898/POOD/07 w specj. drogowej		PODPIS:
PROJEKTOWAŁ:	mgr inż. Arkadiusz Krzesak upr. nr SLK/2182/PWOK/08		PODPIS:

Przekrój typowy na odcinku  
od km 0+170,00 do km 0+435,00

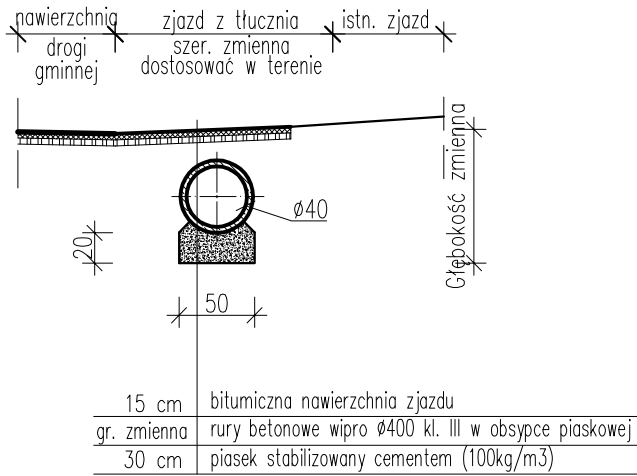


pracownia projektowa KBN PROJEKT		TEMAT OPRACOWANIA:  ODBUDOWA DROGI DO DURAJA W M. BRZUŚNIK W KM 0+170 - 0+435	
LOKALIZACJA:  DZIAŁKA NR 466 - OBRĘB EWIDENCYJNY BRZUŚNIK			
INWESTOR:  URZĄD GMINY RADZIECHOWY-WIEPRZ WIEPRZ 700, 34-381 RADZIECHOWY			RYS. NR  D-3
STADIUM: MATERIAŁY DO ZGŁOSZENIA		BRANŻA: DROGOWA	SKALA 1:50
NAZWA RYSUNKU:  PRZEKRÓJ TYPOWY			DATA:  VIII 2015 r.
PROJEKTOWAŁ:	mgr inż. Tomasz Kotajny nr upr. SLK/1898/POOD/07 w specj. drogowej		PODPIS:
PROJEKTOWAŁ:	mgr inż. Arkadiusz Krzesak upr. nr SLK/2182/PWOK/08		PODPIS:

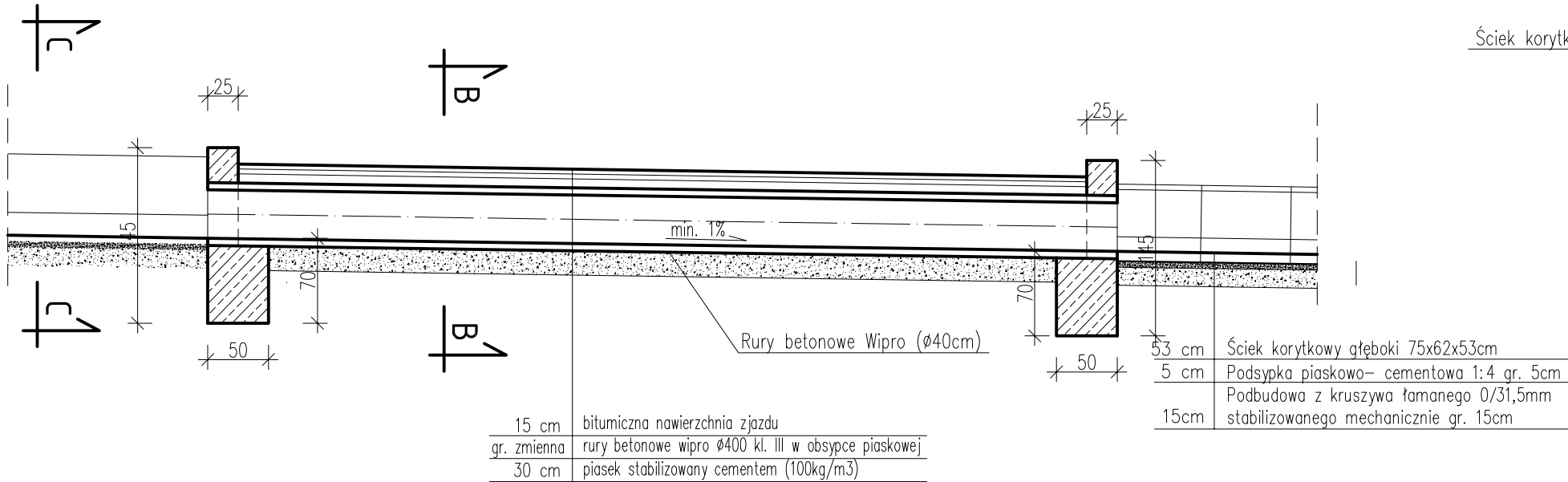
WIDOK Z GÓRY



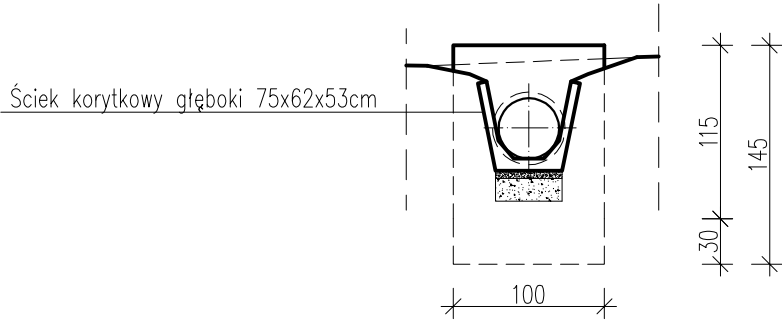
PRZEKRÓJ B-B



PRZEKRÓJ A-A



PRZEKRÓJ C-C



- UWAGI:
- Długość zjazdów wg rysunku "Plan sytuacyjny".
  - Spadek zjazdu dostosować do istniejących punktów wysokościowych (istn. zjazd, bramy wjazdowe) oraz wyprofilować w sposób pozwalający na optymalne włączenie do projektowanej nawierzchni drogi.
  - Głębokość posadowienia przepustu dopasować do niwelety rowu przydrożnego.
  - Beton C25/30 (B–30), Stal A–II (18G2).
  - Izolacja cienka (trzykrotne nałożenie powłok bitumicznych) należy pokryć wszystkie dostępne przed zasypaniem powierzchnie betonowe stykające się bezpośrednio z gruntem.
  - W czasie robót może nastąpić konieczność nieznacznych zmian podstawowych wymiarów proj. ścianek czołowych. W razie konieczności długości prętów zbrojeniowych skorygować na budowie.

<div>pracownia projektowa</div> <div>KBN PROJEKT</div>		<div>TEMAT OPRACOWANIA:</div> <div>ODBUDOWA DROGI DO DURAJA</div> <div>W M. BRZUŚNIK W KM 0+170 - 0+435</div>	
<div>LOKALIZACJA:</div> <div>DZIAŁKA NR 466 - OBRĘB EWIDENCYJNY BRZUŚNIK</div>			
<div>INWESTOR:</div> <div>URZĄD GMINY RADZIECHOWY-WIEPRZ</div> <div>WIEPRZ 700, 34-381 RADZIECHOWY</div>			<div>RYS. NR</div> <div>D-4</div>
<div>STADIUM:</div> <div>MATERIAŁY DO ZGŁOSZENIA</div>		<div>BRANŻA:</div> <div>DROGOWA</div>	<div>SKALA 1:50</div>
<div>NAZWA RYSUNKU:</div> <div>SCHEMAT ODBUDOWY</div> <div>PRZEPUSTU POD ZJAZDEM</div>			<div>DATA:</div> <div>VIII 2015 r.</div>
<div>PROJEKTOWAŁ:</div>	<div>mgr inż. Tomasz Kotajny</div> <div>nr upr. SLK/1898/POOD/07 w specj. drogowej</div>		<div>PODPIS:</div>
<div>PROJEKTOWAŁ:</div>	<div>mgr inż. Arkadiusz Krzesak</div> <div>upr. nr SLK/2182/PWOK/08</div>		<div>PODPIS:</div>