

Spis Treści

| | | |
|--------|--|----|
| 1.1 | DANE OGÓLNE INWESTYCJI | 3 |
| 1.1.1 | Przedmiot inwestycji | 3 |
| 1.1.2 | Lokalizacja | 3 |
| 1.1.3 | Inwestor | 3 |
| 1.1.4 | Podstawa opracowania | 3 |
| 1.1.5 | Zakres robót | 3 |
| 1.2 | ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU | 4 |
| 1.2.1 | Istniejące zagospodarowanie terenu | 4 |
| 1.2.2 | Obiekty i urządzenia stałe | 4 |
| 1.2.3 | Istniejące uzbrojenie terenu. | 4 |
| 1.2.4 | Zieleń..... | 4 |
| 1.2.5 | Ukształtowanie wysokościowe terenu | 4 |
| 1.2.6 | Parametry techniczne drogi | 4 |
| 1.3 | PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU | 5 |
| 1.3.1 | Powierzchnia terenu..... | 5 |
| 1.3.2 | Nawiązania geodezyjne | 5 |
| 1.3.3 | Zakres prac rozbiórkowych..... | 5 |
| 1.3.4 | Układ komunikacyjny..... | 6 |
| 1.3.5 | Parametry geometryczne przekroju poprzecznego na drodze | 6 |
| 1.3.6 | Kolizje i ich rozwiązanie | 6 |
| 1.3.7 | Konstrukcja nawierzchni..... | 6 |
| 1.3.8 | Rozwiązania wysokościowe | 7 |
| 1.3.9 | Projektowana zieleń | 7 |
| 1.3.10 | Odwodnienie i odprowadzanie wód deszczowych | 7 |
| 1.4 | ZESTAWIENIE POWIERZCHNI | 8 |
| 1.5 | OCHRONA ŚRODOWISKA | 8 |
| 1.6 | ORGANIZACJA RUCHU NA CZAS PROWADZENIA ROBÓT | 8 |
| 1.7 | DOCELOWA ORGANIZACJA RUCHU | 8 |
| 1.8 | OCHRONA UZASADNIONYCH INTERESÓW OSÓB TRZECICH ORAZ ŻYCIA I ZDROWIA LUDZI | 8 |
| 1.9 | PRZEBUDOWA ZJAZDÓW | 9 |
| 1.10 | MONTAŻ BARIER | 9 |
| 1.11 | KANAŁ TECHNOLOGICZNY | 9 |
| 1.12 | OŚWIETLENIE | 10 |
| 1.13 | PRZEBUDOWA ISTNIEJĄCYCH PRZEPUSTÓW | 10 |
| 1.14 | DANE KOŃCOWE..... | 14 |

Projekt Wykonawczy

CZĘŚĆ OPISOWA

1.1 DANE OGÓLNE INWESTYCJI

1.1.1 Przedmiot inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest Budowa chodnika w ciągu drogi wojewódzkiej nr 969 w m. Grywałd, gmina Krościenko nad Dunajcem, odc 080 km 1+155,00 - 1+272,00 strona lewa, oraz 1+268,00 – 2+048,50 strona prawa

1.1.2 Lokalizacja

Planowana inwestycja znajduje się w m. Grywałd. Lokalizację przedmiotowej inwestycji pokazano na rys. 1 – Orientacja.

1.1.3 Inwestor

Urząd Gminy w Krościenku nad Dunajcem
Rynek 35
34-450 Krościenko n.d Dunajcem

1.1.4 Podstawa opracowania

- Warunki techniczne określone przez zarządcę drogi
- Pomiary inwentaryzacyjne wykonane w terenie
- Mapa do celów projektowych w skali 1:500
- Ustawa z dnia 7 lipiec 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. 1994 nr 89, poz. 414)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 23.12.2015 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie – tekst jednolity, wraz z późniejszymi zmianami (Dz.U. 2016, poz 124)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30.05.2000 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie, wraz z późniejszymi zmianami (Dz.U. 2000, nr 63 poz. 735)
- Ustawa z dnia 27.03.2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, wraz z późniejszymi zmianami (Dz.U 2003 nr 80, poz. 717)

1.1.5 Zakres robót

- DW969
 - Przebudowa pobocza na chodnik
 - Wykonanie poszerzeń jezdni
 - Budowa kanału technologicznego
 - Budowa kanalizacji burzowej
 - Przebudowa istniejących zjazdów w granicach pasa drogowego
 - Budowa oświetlenia sugerowanych miejsc przekraczania jezdni przez pieszych oraz dojść do przystanków komunikacji publicznej
 - Montaż urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego
 - Zabudowa istniejącego rowu prawostronnego
- Budowa umocnienia brzegu lewego (opaska brzegowa) na odcinku od km 5+515 do km 5+595,8 pot. Krośnica celem zabezpieczenia obiektów mostowych oraz projektowanego chodnika oraz drogi

1.2 ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

1.2.1 Istniejące zagospodarowanie terenu

Inwestycja znajduje się w terenie niezabudowanym oraz w Otulinie Pieńskiego Parku Narodowego. Droga wojewódzka 969 jest drogą o nawierzchni z betonu asfaltowego. Szerokość jezdni wynosi 6,25-7m. Droga na opracowywanym odcinku posiada obustronne pobocza z kruszywa. Wody opadowe odprowadzane są przy pomocy spadków podłużnych i poprzecznych do przydrożnych rowów lub rozdeszczone na przyległym terenie. W km 1+171 znajduje się przepust betonowy o przekroju pół-owalnym o wymiarach 1.8x2.0m, dodatkowo w kilometrażach: 1+437.39, 1+712.20, 2+002.48 znajdują się przepusty z rur betonowych o średnicach odpowiednio: Ø600mm, Ø800mm, Ø800mm

1.2.2 Obiekty i urządzenia stałe

Na terenie inwestycji znajdują się następujące obiekty i urządzenia stałe

- DW 969
- Przepust pod droga wojewódzką w km 1+171,00
- Zjazdy do posesji
- Skrzyżowania z drogami gminnymi

1.2.3 Istniejące uzbrojenie terenu.

Na obszarze objętym opracowaniem występują następujące sieci uzbrojenia

- sieć telekomunikacyjna – w zakresie umocnienia potoku Krośnica projektuje się zabezpieczenie sieci teletechnicznej rurami osłonowymi
- sieć kanalizacyjna – zachodzi kolizja
- sieć elektroenergetyczna – zachodzi kolizja
- sieć wodociągowa – zachodzi kolizja

Skrzyżowania poprzeczne projektowanych sieci z istniejącymi sieciami uzbrojenia terenu nie są w kolizji wysokościowej, brak konieczności przebudowy sieci. Na sieci elektroenergetycznej w miejscu skrzyżowań projektuje się montaż rur osłonowych

1.2.4 Zieleń

W obrębie inwestycji nie znajdują się drzewa i krzewy przeznaczone do wycinki

1.2.5 Ukształtowanie wysokościowe terenu

W obrębie inwestycji rzędne znajdują się w przedziale 533,25m n.p.m. do 539,75 m n.p.m. Rzędne niwelety wynoszą od 533,28 m n.p.m. do 539,75 m n.p.m.

1.2.6 Parametry techniczne drogi

Parametry techniczne drogi przyjęto zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 23.12.2015 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie – tekst jednolity, wraz z późniejszymi zmianami (Dz.U. 2016, poz 124)

DW 969

- | | |
|-----------------------|------------|
| • Klasa drogi | G |
| • Obciążenie | 115 KN/oś |
| • Prędkość projektowa | 60km/h |
| • Nawierzchnia | bitumiczna |
| • Kategoria ruchu | KR4 |

1.3 PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

1.3.1 Powierzchnia terenu

Koncepcja zakłada budowę lewostronnego chodnika w km 1+157,00 - 1+271,14 oraz prawostronnego w km 1+268,61 – 2+048,50. Szerokość projektowanego chodnika wynosi 2,00m w tym:

- krawężnik betonowy o gr. 20cm
- nawierzchnia z kostki betonowej o szer. 2,00m
- obrzeże o gr. 8cm

W istniejącym przepuście pod drogą wojewódzką w km 1+171,00 zostanie przebudowana ścianka czołowa, ponad to na końcu przepustu Ø600 w km 1+437,39 oraz Ø800 2+002.48 zostanie nabudowana studnia monolityczna prostokątna o wymiarach w świetle 1,6x1,6m, grubość ścianki będzie wynosić 20cm. Studnia będzie wykonana z betonu C30/37 i przykryta kratą z płaskowników. Na przepuście Ø800 w km 1+712.20 zostanie wykonana przebudowa ścianki czołowej. Woda opadowa z chodnika oraz jezdni będzie zbierana do przykanalików Ø200 a następnie odprowadzana do studni burzowych. Ze względu na wysokość skarp zaprojektowano montaż barier U-11a typu lekkiego 2000x1100/48,3mm, a w miejscach przepustów i zbliżeń do potoku Krośnica bariery sprężyste z dodatkowym pochwytem. Planowana inwestycja znajdować się będzie w obrębie istniejącego pasa drogowego.

1.3.2 Nawiązania geodezyjne

Projektowana inwestycja została dowiązana wysokościowo do sieci niwelacji państwowej wg układu Kronsztad, natomiast sytuacyjnie do sieci osnowy geodezyjnej w układzie „2000”. Na planie sytuacyjnym podano współrzędne głównych punktów trasy. Szczegółowe współrzędne potrzebne do wytyczenia obiektu znajdują się w projekcie wykonawczym.

1.3.3 Zakres prac rozbiórkowych

Zakres prac rozbiórkowych obejmuje rozbiórkę:

- Nawierzchni (frezowanie, wykonanie poszerzenia jezdni)
- Przepustów pod zjazdami

Roboty rozbiórkowe należy prowadzić mechanicznie i ręcznie. Należy je wykonywać przy użyciu sprzętu spełniającego wymogi bezpieczeństwa oraz zaakceptowanego przez Inspektora Nadzoru. Sprzęt użyty do rozbiórki musi być sprawny. Rozbiórkę elementów betonowych można przeprowadzać przy pomocy sprzętu mechanicznego – młotów

pneumatycznych z wymiennymi ostrzami. Po zakończeniu prowadzenia robót rozbiórkowych, usunąć pozostałości i oczyścić teren. Materiały pochodzące z rozbiórki należy przewieźć transportem samochodowym w miejsce uzgodnione z Zamawiającym. Nieprzydatne materiały z rozbiórki stanowią własność Wykonawcy. Oceny przydatności materiału dokona Inwestor (Inspektor Nadzoru). Wykonawca przedstawi Inspektorowi Nadzoru do akceptacji projekt technologiczny rozbiórki, projekt organizacji i harmonogram robót uwzględniający wszystkie warunki w jakich będą wykonywane roboty.

1.3.4 Układ komunikacyjny

Układ komunikacyjny w obrębie opracowania nie ulegnie zmianie, droga będzie jednojezdniowa, dwupasmowa. W wyniku realizacji inwestycji zostaną poprawione parametry użytkowe drogi, oraz poprawione zostanie bezpieczeństwo pieszych.

1.3.5 Parametry geometryczne przekroju poprzecznego na drodze

| | |
|-------------------------|-------------|
| Chodnik | 2m |
| Pas ruchu jezdni | 3,5m |

1.3.6 Kolizje i ich rozwiązanie

Wszystkie prace w rejonie istniejącego uzbrojenia terenu będą prowadzone ręcznie pod nadzorem gestorów sieci. Kolidujące sieci uzbrojenia terenu zostaną przebudowane według warunków technicznych wydanych przez gestorów sieci

1.3.7 Konstrukcja nawierzchni

Konstrukcja poszerzenia jezdni – dostosowana do opracowania pn: „Remont drogi wojewódzkiej nr 969 odc 080 od km 1+380 do km 2+900 autorstwa FK Projekt Biuro Usług Inżynierskich Krzysztof Faron, Łącko 870 33-390 Łącko

- 3cm – warstwa ścieralna z SMA 8
- 6cm – warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W
- siatka wzmacniająca, wytrzymałość na rozciąganie $\geq 120\text{kN/m}$, wydłużenie przy zerwaniu wzdłuż paska maks. 3% - układana na gorąco
- 10cm – warstwa podbudowy z betonu asfaltowego AC 22P
- 20cm – warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej (kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie), C90/3 E2 $\geq 160\text{MPa}$
- 28cm – warstwa mrozochronna z mieszanki niezwiązanej o CBR $\geq 35\%$, E2 $\geq 100\text{MPa}$
- 25cm – warstwa ulepszanego podłoża z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym (cementem), E2 $\geq 50\text{MPa}$

Konstrukcja chodnika:

- 6cm – kostka betonowa
- 3cm – podsypka piaskowo - cementowa
- 20cm – podbudowa zasadnicza z tłucznia stab. mechanicznie E2=80MPa

Konstrukcja zjazdu przez chodnik:

- 8cm – kostka betonowa
- 3cm – podsypka piaskowo - cementowa
- 20cm – podbudowa zasadnicza z tłucznia stab. mechanicznie E2=100MPa

1.3.8 Rozwiązania wysokościowe

Niweleta jezdni nie ulegnie zmianie.

1.3.9 Projektowana zieleń

Skarpy nasypów i wykopów nieumocnionych należy obsiać trawą. Krzewy i samosiejki rosnące bezpośrednio w zasięgu robót związanych z realizacją inwestycji przeznaczone są do usunięcia.

1.3.10 Odwodnienie i odprowadzanie wód deszczowych

- **Kolektory kanalizacji**
 - Kolektor kanalizacji deszczowej zaprojektowano z rur Ø300mm PVC na podstawie przeprowadzonych obliczeń hydraulicznych oraz sprawdzenia napętnienia rury
- **Wpusty deszczowe**
 - Zaprojektowane wpusty deszczowe podkrawężnikowe (klasa D-400). Wpusty deszczowe wykonane zostaną z kręgów Ø500mm wraz z osadnikiem o głębokości 1000mm. Kratki żeliwne D-400 zamontowane na betonowych pierścieniach odciążających. Na całej długości przy projektowanym krawężniku zastosowano obniżony ściek z kostki betonowej. Przykanaliki wpustów deszczowych zaprojektowano z rur PVC Ø160mm ze spadkiem 2,0%.
- **Monolityczne studnie betonowe**
 - Studnia zostanie wykonana z betonu C30/37 na ławie z betonu C16/20 o gr. 20cm oraz na ławie z kruszywa naturalnego o gr. 30cm

| <i>Kilometraż</i> | <i>Wymiar [m]</i> | <i>Głębokość [m]</i> |
|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|
| 1+437.39 | 1,6x1,6m | 2,63 |
| 2+002.48 | 1,6x1,6m | 2,00 |

- **Odbiorniki wód deszczowych**
 - Wody opadowe zostaną odprowadzone do studni monolitycznej lub istniejących przepustów, a następnie odprowadzone istniejącymi rowami do potoku Krośnica.

1.4 ZESTAWIENIE POWIERZCHNI

| Rodzaj powierzchni | Ilość | Jm. |
|---|--------------|----------------|
| Nawierzchnia asfaltowa | 200 | m ² |
| Nawierzchnia z kostki betonowej na chodniku | 1885,5 | m ² |
| Nawierzchnia z kostki betonowej na zjazdach | 60,5 | m ² |
| Nawierzchnia tłuczniowa na zjazdach | 35 | m ² |

1.5 OCHRONA ŚRODOWISKA

Nie występują zagrożenia dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników planowanej inwestycji i jej otoczenia w zakresie zgodnym z przepisami odrębnymi. Wody opadowe i roztopowe, pochodzące z planowanej inwestycji zostaną ujęte w system planowanej kanalizacji deszczowej. Wpusty deszczowe będą zrealizowane z częścią osadnikową. W celu zabezpieczenia przed przedostaniem się szkodliwych substancji do środowiska projektuje się awaryjne zamknięcie odpływu z projektowanej kanalizacji na końcowych studzienkach rewizyjnych.

1.6 ORGANIZACJA RUCHU NA CZAS PROWADZENIA ROBÓT

Rozwiązanie oznakowania w obrębie projektowanej inwestycji zostanie zapewnione zgodnie z zatwierdzonym przez ZDW w Krakowie „Projektem tymczasowej organizacji ruchu”. Projekt tymczasowej organizacji ruchu opracowany będzie przez wykonawcę robót budowlanych.

1.7 DOCELOWA ORGANIZACJA RUCHU

Rozwiązanie docelowego oznakowania w obrębie projektowanej inwestycji zostanie zapewnione zgodnie z zatwierdzonym przez ZDW w Krakowie „Projektem docelowej organizacji ruchu”. Projekt docelowej organizacji ruchu opracowany będzie przez jednostkę projektową po zatwierdzeniu niniejszego projektu

1.8 OCHRONA UZASADNIONYCH INTERESÓW OSÓB TRZECICH ORAZ ŻYCIA I ZDROWIA LUDZI

Przy realizacji inwestycji i pracach budowlanych związanych z budową należy uwzględnić interesy osób trzecich: dotyczy to w szczególności zapewnienia dostępu do drogi publicznej, ochrony przed pozbawieniem możliwości korzystania z wody, kanalizacji, sieci elektrycznej, ciepłej oraz ze środków łączności, dopływu światła dziennego do pomieszczeń przeznaczonych na pobyt ludzi, uciążliwościami powodowanymi przez hałas, wibracje, zakłócenia elektryczne, promieniowanie, zanieczyszczenia powietrza, wody i gleby. Przewidziane roboty ziemne nie spowodują zmiany kierunku spływu wód powierzchniowych na działki sąsiednie.

1.9 PRZEBUDOWA ZJAZDÓW

Zjazdy przez chodnik posiadać będą szerokość 3,50m oraz nawierzchnie z kostki betonowej.

Przecięcia krawędzi nawierzchni zjazdu i drogi będą wykonane skosem n:m = 2,0m.

Pochylenie podłużne zjazdów w obrębie korony drogi należy dostosować do jej ukształtowania. Dojazd w granicach pasa drogowego do przebudowanego zjazdu przez chodnik zostanie wykonany z tłucznia kamiennego lub kostki betonowej.

1.10 MONTAŻ BARIER

| <i>Początek</i> | <i>Koniec</i> | <i>Typ</i> | <i>Długość [m]</i> |
|-----------------|---------------|-------------------|--------------------|
| km 1+160,00 | km 1+250,00 | SP-09 z pochwytem | 90,00m |
| km 1+270,00 | km 1+288,00 | SP-09 z pochwytem | 18,00m |
| km 1+288,00 | km 1+316,00 | U-11a | 28,00m |
| km 1+420,00 | km 1+442,00 | U-11a | 22,00m |
| km 1+442,00 | km 1+452,00 | SP-09 z pochwytem | 12,00m |
| km 1+462,00 | km 1+502,00 | U-11a | 40,00m |
| km 1+540,00 | km 1+560,00 | SP-09 z pochwytem | 20,00m |
| km 1+587,00 | km 1+643,00 | SP-09 z pochwytem | 56,00m |
| km 1+647,00 | km 1+706,00 | U-11a | 60,00m |
| km 1+706,00 | km 1+718,00 | SP-09 z pochwytem | 12,00m |
| km 1+718,00 | km 1+744,00 | U-11a | 26,00m |
| km 1+995,00 | km 2+007,00 | SP-09 z pochwytem | 12,00m |

1.11 KANAŁ TECHNOLOGICZNY

W ramach zadania zaprojektowano kanał technologiczny po stronie prawej drogi wojewódzkiej nr 969 zgodnie z zapisami ustawy o drogach publicznych oraz wytycznymi Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad – dla klasy drogi G przekrój wg profilu KTU1 oraz studnie kablowe SKR-2 oraz SKR-1 w przypadku ograniczonej ilości miejsca.

| <i>Studnia</i> | <i>Typ</i> | <i>Kilometraż</i> |
|----------------|------------|-------------------|
| ST1 | SKR-2 | km 1+155,00 |
| ST2 | SKR-2 | km 1+164,00 |
| ST3 | SKR-2 | km 1+198,00 |
| ST4 | SKR-2 | km 1+227,00 |
| ST5 | SKR-1 | km 1+256,50 |
| ST6 | SKR-2 | km 1+267,50 |
| ST7 | SKR-2 | km 1+267,00 |
| ST8 | SKR-2 | km 1+286,00 |
| ST9 | SKR-2 | km 1+316,00 |
| ST10 | SKR-2 | km 1+341,50 |
| ST11 | SKR-2 | km 1+376,50 |
| ST12 | SKR-2 | km 1+532,00 |
| ST13 | SKR-2 | km 1+575,00 |
| ST14 | SKR-2 | km 1+633,00 |
| ST15 | SKR-2 | km 1+797,00 |
| ST16 | SKR-2 | km 1+920,00 |
| ST17 | SKR-2 | km 1+933,50 |

| | | |
|------|-------|-------------|
| ST18 | SKR-2 | km 1+944,50 |
| ST19 | SKR-2 | km 1+974,50 |
| ST20 | SKR-1 | km 1+997,00 |
| ST21 | SKR-2 | km 2+021,00 |
| ST22 | SKR-2 | km 2+045,00 |
| ST23 | SKR-2 | km 2+048,00 |
| ST24 | SKR-2 | km 2+048,30 |

1.12 OŚWIETLENIE

Oświetlenie przejść dla pieszych zostało zaprojektowane zgodnie z wytycznymi ZDW Kraków znajdującymi się na stronie internetowej Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie - „WYTYCZNE DO PROJEKTOWANIA OŚWIETLENIA PRZEJŚĆ DLA PIESZYCH ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH W KRAKOWIE”. Kabel zasilający oświetlenie uliczne zostanie poprowadzony wolną rurą osłonową Ø125mm znajdująca się w kanale technologicznym.

1.13 PRZEBUDOWA ISTNIEJĄCYCH PRZEPUSTÓW

Przepust nr 1:

W zakresie przedmiotowej inwestycji znajdują się cztery przepusty. Stan części przelotowej przepustu nr 1 w km 1+171,00 ocenia się jako dobry, ścianka czołowa po stronie lewej jest zarośnięta trawą. Jej stan można określić jako zadowalający. W związku z budową chodnika projektuje się przebudowę lewej ścianki czołowej rzeczono przepustu w celu wykształcenia oporu dla konstrukcji chodnika – szczegół rozwiązania przedstawiono na rysunku nr 4.6.

Inwentaryzacja fotograficzna przepustu nr 1:





Przepust nr 2:

W km 1+448,50 znajduje się przepust z rur betonowych $\varnothing 600\text{mm}$, zamulony w ponad 20% średnicy – część przelotowa w stanie zadowalającym. Ścianka czołowa po stronie prawej silnie zdegradowana, w stanie cząstkowym. W związku z projektowanym odprowadzeniem wód opadowych z projektowanej kanalizacji burzowej w miejscu istniejącej ścianki projektuje się zabudowę studni monolitycznej według rysunku nr 4.7.

Inwentaryzacja fotograficzna przepustu nr 2:





Przepust nr 3:

W km 1+714,00 znajduje się przepust z rur betonowych $\varnothing 800\text{mm}$, zamulony w ponad 50% średnicy – brak możliwości oceny stanu części przelotowej. Ścianka czołowa po stronie prawej silnie zdegradowana, w stanie częściowym. Projektuje się przebudowę istniejącej ścianki czołowej w celu wykształcenia oporu dla konstrukcji chodnika – szczegół rozwiązania przedstawiono na rysunku nr 4.8

Inwentaryzacja fotograficzna przepustu nr 3:





Przepust nr 4:

W km 2+001,50 znajduje się przepust z rur betonowych $\varnothing 800\text{mm}$, zamulony w ponad 20% średnicy – część przelotowa w stanie zadowalającym. Ścianka czołowa po stronie prawej silnie zdegradowana, w stanie częściowym. W związku z projektowanym odprowadzeniem wód opadowych z projektowanej kanalizacji burzowej w miejscu istniejącej ścianki projektuje się zabudowę studni monolitycznej według rysunku nr 4.9.

Inwentaryzacja fotograficzna przepustu nr 4:





1.14 DANE KOŃCOWE

Wszystkie materiały użyte przy pracach budowlanych związanych z budową winny posiadać stosowny atest, certyfikat lub świadectwo zgodności dopuszczających ich stosowanie. Kopię stosownego dokumentu należy dołączyć do dokumentacji budowy. Roboty budowlane i rzemieślnicze powinny być wykonane zgodnie z zasadami sztuki budowlanej oraz obowiązującymi przepisami i normami.

Wszystkie zmiany w niniejszej dokumentacji wymagają zgody autora projektu przed ich wprowadzeniem do realizacji

Projekt Wykonawczy

CZĘŚĆ GRAFICZNA

| Nazwa Rysunku | Numer | Skala |
|--|--------------------|--------------|
| Orientacja | 1 | 1:10000 |
| Projekt Zagospodarowania Terenu | 2.1, 2.2 | 1:50 |
| Profil Podłużny | 3.1, 3.2 | 1:100/500 |
| Przekrój Typowy – strona lewa | 4.1a, 4.1b, 4.1c | 1:50 |
| Przekrój Typowy – strona prawa | 4.2a, 4.2b, 4.2c | 1:50 |
| Szczegół Zjazdu Indywidualnego | 4.3 | 1:50 |
| Szczegół Skrzyżowania DW969 z Drogą Gminną | 4.4 | 1:50 |
| Szczegół Studni Monolitycznej | 4.5 | 1:50 |
| Szczegóły studni, przepustu | 4.6, 4.7, 4.8, 4.9 | 1:50 |
| Szczegół wpustu krawężnikowo-jezdniowego | 4.10 | 1:50 |
| Szczegół balustrady | 4.11 | 1:20 |
| Szczegół sugerowanego miejsca przekraczania jezdni | 4.12 | 1:50 |
| Profile kolektora kanalizacji deszczowej | H1.1, H1.2 | 1:100/500 |
| Profile przykanalików kolektora kanalizacji deszczowej | H2 | 1:100 |
| Profil potoku Krośnica | H3 | 1:100/500 |
| Przekroje potoku Krośnica | H4 | 1:200 |
| Profile rowów | H5 | 1:200 |
| Przekroje Charakterystyczne | 5.1-5.6 | 1:100 |