OPIS TECHNICZNY

1. Lokalizacja drogi

Przedmiotowa przebudowa będzie mieć miejsce w obrębie pasa drogi powiatowej nr 1373R w km od 4+295 do km 4+592 w miejscowości Wysoka Głogowska. Zakres inwestycji obejmie działkę nr 1867 w Wysokiej Głogowskiej.

2. Charakterystyka stanu istniejącego

Droga powiatowa nr 1373R posiada klasę techniczną L i na odcinku objętym przebudową posiada przekrój szlakowy: asfaltową nawierzchnię jezdni oraz gruntowe pobocza. Odcinek rozpoczyna się w km 4+295 (od skrzyżowania z drogą wewnętrzną) a kończy w km 4+592 (również w obrębie skrzyżowania z drogą wewnętrzną). Faktyczny zakres robót obejmie odcinek od km 4+285 (co wynika z konieczności przebudowy będącego w złym stanie przepustu pod drogą wewnętrzną i włączenia do projektowanego rowu krytego) do km 4+590,50 (gdzie kończy się projektowany chodnik – droga dla pieszych). Trasa przedmiotowego odcinka drogi jest prosta.

Droga przebiega w terenie równinnym, teren posiada pochylenie w kierunku wschodnim. Przekrój poprzeczny drogi daszkowy.

Korpus drogowy odwadniany jest za pomocą obustronnych rowów odwadniających. Na analizowanym odcinku ni występują przepusty pod koroną drogi.

Szerokość jezdni wynosi około 5,5 – 5,6 m. Pobocza mają zmienną szerokość od 0,5 m do 1,5 m. Działka drogowa również posiada szerokość około 12 m.

Nawierzchnia jezdni drogowej na całym odcinku jest w dobrym stanie technicznym. Pobocza,

rowy oraz pozostały teren działki drogowej porośnięty jest trawą oraz chwastami. Stan urządzeń odwadniających należy ocenić na dobry, chociaż niektóre odcinki są zamulone, przepust pod drogą wewnętrzną na początku odcinka jest w złym stanie technicznym.
Teren w sąsiedztwie planowanej inwestycji jest zabudowany, częściowo użytkowany rolniczo lub stanowi nieużytki. Do działek prowadzą zjazdy z drogi powiatowej o zróżnicowanych typach nawierzchni. Zjazdy posiadają przepusty umożliwiające zachowanie ciągłości odwodnienia drogi.
Terenem planowanej inwestycji przecinają trasy nadziemnych sieci: elektrycznej i teletechnicznej oraz podziemna sieć kanalizacji sanitarnej.

3. Charakterystyka zamierzenia i projektowanych robót

Projektuje się przebudowę odcinka drogi powiatowej nr 1373R na długości 290,5 m, polegającą na budowie drogi dla pieszych – chodnika. W wyniku przebudowy trasa drogi, jak również podstawowy charakter odwodnienia pasa drogowego nie ulegnie zmianie.
Parametry drogi przyjęte do projektowania: klasa techniczna – L, prędkość projektowa – 30 km/h, kategoria ruchu – KR1.
W ramach przebudowy planuje się wykonanie po prawej stronie drogi w km 4+300 – 4+590,50 drogi dla pieszych – chodnika przy jedni o szerokości użytkowej 1,8 m. Rzeczywisty wymiar chodnika będzie szerszy od podanego wyżej o 0,23 m (w tym: 0,15 m krawężnik i 0,08 m obrzeże). Nawierzchnię chodnika należy wykonać z betonowej kostki brukowej.
Założone wcześniej parametry drogi wymuszają wykonanie odcinków odwodnienia wgłębnego, ponieważ realizacja chodnika dla ruchu pieszego spowoduje likwidację rowu otwartego z prawej strony drogi. Rów kryty zostanie wydłużony na początku odcinka do km 4+285, a kończył się będzie w km 4+587,50. Projektowany rów kryty będzie odprowadzał wody opadowo-roztopowe w analogiczny sposób jak wcześniej rów otwarty. Odcinki rowu krytego należy wykonać z rur PEHD lub PP średnicy DN400, natomiast przykanalików wpustowych DN200.
Dokładne rozmieszczenie elementów inwestycji będącej przedmiotem opracowania przedstawiono na rysunku - planie sytuacyjnym.
Wszystkie roboty wykonać należy w obrębie istniejącego pasa drogowego.

4. Rozwiązania techniczne

4.1.Przygotowanie terenu i roboty rozbiórkowe

Przygotowanie terenu polega na:

- geodezyjnym wytyczeniu trasy projektowanych poszerzeń jezdni i chodników w terenie,
- oczyszczeniu pasa drogowego w części zajętej pod inwestycję,
- częściowym rozebraniu konstrukcji jezdni, poboczy, zjazdów.

Istniejące i projektowane rzędne elementów drogi i chodnika należy sprawdzić w odniesieniu do poziomów opisanych na mapie zasadniczej z planem sytuacyjnym, z uwzględnieniem faktu, iż rzędne opisane na mapie zasadniczej mogą nie być do końca zgodne ze stanem faktycznym. Deformacje powyższe niezależnie od przyczyn ich powstawania oraz stopnia rozwoju odkształcenia należy uwzględnić przy określaniu wysokości projektowanej elementów drogi.
Wywóz i utylizacja materiałów uzyskanych z rozbiórki i nie nadających się do zastosowania w przyszłości, powinna spełniać aktualne przepisy i wymagania dotyczące bezpieczeństwa i ochrony środowiska naturalnego.

4.2.Roboty ziemne

Roboty ziemne będą miały na celu:

- usunięcie humusu z obszaru dalszych robót ziemnych,
- wykonanie korytowania pod warstwy konstrukcyjne chodnika i poszerzenia jezdni,
- wykonanie wykopów związanych z: wykonaniem kanalizacji deszczowej, zabezpieczeniem infrastruktury, zabezpieczeniem skarp,
- plantowanie i humusowanie skarp rowu i terenu przyległego do jezdni i chodnika.

Wszelkie roboty ziemne należy starać się prowadzić w sposób zmechanizowany, z należytą ostrożnością, a w miejscach przewidywanych skrzyżowań z podziemnymi sieciami uzbrojenia w sposób ręczny.
Wykopy można wykonywać mechanicznie, jednak w miejscach lokalnych obniżeń podbudowy czynność ta może, a w miejscach skrzyżowań z sieciami uzbrojenia podziemnego powinna odbywać się ręcznie, ze względu na niebezpieczeństwo uszkodzenia przewodów. Przemieszczany grunt za wyjątkiem humusu można wykorzystać do niwelacji rowu i skarp.

Głębokość korytowania uzależniona jest od niwelety istniejącego terenu w stosunku do grubości warstw konstrukcyjnych jezdni i chodnika.
Uzyskane z wykopów i korytowania masy ziemne należy w maksymalnym stopniu wykorzystać na miejscu budowy: do wykonywania nasypów, plantowania terenu, profilowania skarp oraz umacniania i humusowania skarp zewnętrznych rowów odwadniających. Ich nadmiar należy składować na pryzmach w miejscach nie zakłócających robót oraz nie utrudniających ruchu drogowego, po czym wywieźć w miejsce wskazane do stałego składowania, spełniające wymogi bezpieczeństwa i ochrony środowiska naturalnego. W przypadku konieczności pozyskania dodatkowych mas ziemnych z dokopu, jego lokalizacja, wykonanie i dowóz należy do zadań Wykonawcy. Pozyskany grunt nie może być gruntem próchniczym, bądź mającym właściwości niekorzystne z punktu widzenia jego zastosowania, tzn. zapadowe, pęczniejące, wysadzinowe itd. W przypadku wykorzystania do budowy nasypów gruntu z wykopów należy zwrócić szczególną uwagę, aby pod częścią użytkową jezdni i chodnika nie znalazł się grunt humusowy, który to powinien być wykorzystany poza chodnikiem do wyrównywania terenu.
Podłoże i grunt nasypowy należy układać warstwami nie grubszymi niż 20 cm (zależnie od rodzaju użytego gruntu i użytych urządzeń zagęszczających) i zagęszczać do wskaźnika zagęszczenia min. Is = 0,98. Wysokość formowanych nasypów powinna być dostosowana do spadku poprzecznego nawierzchni jezdni i chodnika oraz być wykonana do projektowanego poziomu ułożenia warstw konstrukcyjnych jezdni i chodnika.

4.3.Odwodnienie drogi

Odwodnienie terenu inwestycji zapewnia odpowiednie ukształtowanie powierzchni elementów zagospodarowania terenu. Jezdnia drogi posiada przekrój daszkowy ze spadkiem na zewnątrz drogi 2%. Spadki poprzeczne chodnika zaprojektowano jako 2% w stronę jezdni. Woda z jezdni drogi zbierana będzie przy jej krawędzi i odprowadzana poprzez wpusty deszczowe uliczne umieszczone w jezdni przy krawężniku do rowu krytego (kanalizacji deszczowej). Szczegółowe rozwiązania podano w dokumentacji rysunkowej.

4.3.1. Kanalizacja deszczowa

Projektuje się odcinki rowu krytego z rur PP lub PEHD SN8 o średnicy wewnętrznej DN400. Lokalizację odcinków rowu krytego wraz z określeniem ich średnicy podano w dokumentacji rysunkowej.

Budowa rowu polega na ułożeniu w wykopie warstwy podbudowy z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie (pospółki) grubości 20 cm, zagęszczonej do Is = 0,98, na której układane są systemowe rury z tworzywa PP lub PEHD ze spadkami wg rysunków niwelety.
Połączenie ze studzienkami rewizyjnymi powinno odbywać się z uszczelnieniem obwodu uszczelką gumową, sznurem lub w inny trwały sposób. Wszelkie łączenia rur należy bezwzględnie wykonać jako szczelne.
Szczegółowe rozwiązania podano w dokumentacji rysunkowej.

4.3.2. Wpusty uliczne ze studzienkami i przykanalikami

Wpusty uliczne należy umieszczać przy krawężnikach jezdni, ewentualnie wpusty wychwytujące wodę napływającą od strony sąsiedniego terenu po zewnętrznej stronie chodnika. Wpusty żeliwne typu ciężkiego klasy D400 należy mocować na studzienkach osadnikowych betonowych o średnicy D500 z osadnikiem głębokości 50 cm. Przykanalik do studzienki rewizyjnej na rowie krytym należy wykonać z rur PP lub PEHD o średnicy DN200.
Budowa studzienki polega na ułożeniu w wykopie warstwy podbudowy z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie (pospółki) grubości 20 cm, zagęszczonej do Is = 1,00, na której wykonać należy betonową (C25/30) płytę fundamentową grubości 15 cm. Na płycie fundamentowej należy ułożyć pionowo kręgi betonowe wykonane wg normy PN-EN 1917:2004 do wysokości umożliwiającej zamontowanie wpustu ulicznego kołnierzowego klasy D400 (wg PN-EN 124:2000) 1 cm poniżej poziomu jezdni.
Przed ułożeniem kręgów w wykopie powinny zostać one zaizolowane przez dwukrotne malowanie lepikiem. Studzienki wpustów powinny posiadać żelbetowy pierścień odciążający.
Wszelkie łączenia elementów studzienki i mocowania na niej wpustu ulicznego należy bezwzględnie wykonać jako szczelne. Połączenie ze studzienkami rewizyjnymi powinno odbywać się przy pomocy przykanalików z rur PP lub PEHD średnicy DN200, przy czym obwód łączenia powinien zostać zaizolowany uszczelką gumową, sznurem lub w inny trwały sposób. Dopuszcza się stosowanie innych materiałów i rozwiązań zapewniających właściwą szczelność i trwałość połączeń.
Wysokość studzienek wpustowych i głębokość ich posadowienia należy dopasować do projektowanego poziomu dna kolektorów deszczowych oraz poziomu jezdni lub pasa bezpieczeństwa (wysokość zamontowania wpustu).
Szczegółowe rozwiązania podano w dokumentacji rysunkowej.

4.3.3. Studzienki rewizyjne

Studzienki rewizyjne projektowane są na załamaniach trasy rowu krytego, w sąsiedztwie studzienek z wpustami oraz w miejscach połączeń (skrzyżowań) rowu krytego z przepustami pod koroną drogi oraz wylotami innych cieków terenowych. Studnie rewizyjne przy wpustach bez osadników powinny posiadać własne osadniki. Studzienki takie należy wykonać z żelbetowych kręgów o średnicy uzależnionej od średnicy łączonych kanałów:

- dla średnicy kanału do DN400 cm średnica kręgów studzienki rewizyjnej powinna być nie mniejsza niż D1200.

W przypadku łączenia kanałów różnych średnic, lub łączenia kanałów z przepustem średnicę studni należy dobrać w oparciu o wymiar największego kolektora.

Budowa studni polega na ułożeniu w wykopie warstwy podbudowy z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie (pospółki) grubości 20 cm, zagęszczonej do Is = 1,00, na której wykonać należy betonową (C25/30) płytę fundamentową grubości 20 cm. Zaleca się w miarę możliwości zastosowanie zamiast monolitycznej płyty fundamentowej prefabrykowanych kręgów żelbetowych z dnem. Na płycie fundamentowej należy ułożyć pionowo kręgi żelbetowe, a na nich pokrywy żelbetowe z otworem włazowym średnicy D600. Wszystkie prefabrykowane elementy studzienek powinny być wykonane wg zaleceń normy PN-EN 1917:2004. Kręgi żelbetowe należy układać do wysokości umożliwiającej zamontowanie włazu ciężkiego klasy C250 (wg PN-EN 124:2000) w poziomie chodnika lub jezdni z tolerancją do -0,5 cm. Przed ułożeniem kręgów w wykopie powinny zostać one zaizolowane przez dwukrotne malowanie lepikiem. Studzienki rewizyjne montowane pod chodnikiem nie muszą posiadać żelbetowego pierścienia odciążającego.

Wszelkie łączenia elementów studzienki i mocowania na niej wpustu ulicznego należy bezwzględnie wykonać jako szczelne. Połączenie z przewodami rurowymi powinno być na całym obwodzie łączenia zaizolowane uszczelką gumową, sznurem lub w inny trwały sposób. Dopuszcza się stosowanie innych materiałów i rozwiązań zapewniających właściwą szczelność połączeń.

W miejscach przepustów (w uzasadnionych przypadkach również w innych lokalizacjach) z uwagi na ograniczone miejsce i znaczne średnice przepustu dopuszcza się wykonanie studni rewizyjnych jako monolitycznych komór żelbetowych.

Konstrukcja takich komór będzie składać się z płyty dolnej, górnej oraz monolitycznie wykonanych ścian pionowych. Grubość poszczególnych elementów powinna zapewniać odpowiednią wytrzymałość i trwałość konstrukcji na działające w trakcie eksploatacji warunki

i obciążenia – nie mniejszą niż konstrukcji studni monolitycznych. W płycie górnej należy wykonać otwór średnicy 60 cm celem zamontowania włazu rewizyjnego typu ciężkiego klasy C250. Klasa betonu powyższej konstrukcji to C25/30, natomiast zbrojenie powinno zostać wykonane przy pomocy prętów ze stali klasy A-IIIN, gatunku BSt500S. Rozmieszczenie zbrojenia zaleca się każdorazowo dopasować do gabarytów konstrukcji, działających obciążeń oraz usytuowania i średnicy przewodów odwadniających. Przed zasypaniem konstrukcji żelbetowych ich powierzchnie należy zabezpieczyć przez dwukrotne malowanie lepikiem asfaltowym.

Wloty i wyloty kolektorów deszczowych w studzienkach (ich dna – najniższe krawędzie wewnętrzne) należy lokalizować nie głębiej niż dna studzienek rewizyjnych, i nie wyżej niż 2 cm nad ich poziomem (nie dotyczy wlotów bocznych ścieków terenowych). W przypadku studzienek z osadnikami wartość ich przegłębienia powinna wynosić 20 cm. Wewnątrz studzienek bez osadników należy wykonać kinety kierujące strumień wody z betonu C15/20. Wysokość studzienek rewizyjnych i głębokość ich posadowienia należy dopasować do projektowanego poziomu dna kolektorów deszczowych oraz ewentualnie poziomu chodnika lub terenu (wysokość zamontowania włazu).

4.4.Chodnik dla ruchu pieszego

Projektuje się chodnik dla ruchu pieszego przy prawej krawędzi jezdni o szerokości użytkowej 1,8 m.

Całkowita szerokość chodnika wyniesie odpowiednio 2,03 m, w tym krawężnik betonowy szerokości 15 cm i obrzeże betonowe szerokości 8 cm.

W przypadku napotkania przeszkód terenowych dopuszcza się miejscowe zwężenie chodnika – zgodnie z przepisami.

4.4.1. Konstrukcja chodnika

Kolejne warstwy chodnika z nawierzchnią z betonowej kostki brukowej to:

- podbudowa z pospółki zagęszczonej do Is = 1,0 – grubości 15 cm,
- podbudowa z chudego betonu C8/10 – grubości 10 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 – grubości 3 cm,
- nawierzchnia z kostki brukowej – grubości 6 cm.

Krawężnik betonowy 15x30x100 cm powinien zostać posadowiony na podsypce cementowo-

piaskowej 1:4 grubości 5 cm oraz ławie betonowej z betonu C12/15 z oporem grubości 10 cm. Wysokość krawężnika ponad poziomem krawędzi jezdni wynosi 12 cm. Przy określaniu wysokości położenia krawężnika, którego górna powierzchnia powinna znajdować się 12 cm powyżej krawędzi jezdni, trzeba wziąć pod uwagę projektowany poziom krawędzi. Krawężniki należy układać w prostych, bądź jednorodnie wyokrąglonych odcinkach niwelety (nawiązujących do jezdni).

Betonowe obrzeża chodnikowe 8x30x100 cm z betonu C25/30 należy osadzić na ławie z betonu C8/10 z oporem o minimalnych wymiarach: grubości 6 cm i szerokości 12 cm. Wszystkie elementy należy połączyć z sobą zaprawą cementową.

Chodnikowi należy zapewnić spadek poprzeczny 2% w kierunku jezdni. Spadek poprzeczny chodników na zjazdach do posesji należy dopasować do ich ukształtowania wysokościowego, do istniejących warunków terenowych.

4.4.2. Obniżenie krawężnika na zjazdach do posesji oraz w miejscach przekraczania jezdni przez pieszych

Na szerokości zjazdów do posesji, przy skrzyżowaniach oraz w miejscach przekraczania jezdni przez pieszych należy obniżyć wysokość położenia krawężników względem jezdni do 2 cm. Na długości 1,00 m przed i za zjazdem wykonać należy odcinki przejściowe obniżenia krawężników i zmiany pochylenia chodnika. Obniżenie krawężnika, obrzeża betonowego oraz zmiany spadków poprzecznych chodnika powinny być do siebie dopasowane, umożliwiając korzystanie z chodnika w sposób płynny i bezpieczny, nie obniżający zbytnio jego walorów użytkowych. Obniżenia krawężnika betonowego o 10 cm do poziomu 2 cm ponad krawędź jezdni, zależnie od potrzeb, wykonać oprócz zjazdów również w sąsiedztwie skrzyżowań, w obrębie wyokrągleń.

4.5. Połączenie z jezdnią drogową, odtworzenie konstrukcji jezdni

Szczelinę pomiędzy jezdnią, a krawężnikiem chodnika należy wypełnić betonem asfaltowym AC 11 S, nawiązując poziom wypełnienia, jego pochylenie podłużne i poprzeczne do istniejącej nawierzchni drogowej.

Warstwy konstrukcyjne jezdni drogi wewnętrznej i poszerzeń projektuje się jak dla kategorii ruchu KR1. W związku z tym po wykonaniu rozbiórki i korytowania na głębokość 48 cm (poniżej poziomu projektowanego), należy dokonać zagęszczenia podłoża gruntowego do

wskaźnika zagęszczenia Is równego 0,98.
Warstwy nawierzchni (wyrównawczej i ścieralnej) jezdni istniejącej powinny zostać podcięte schodkowo przy krawędzi na szerokości 10 cm każda i głębokości równej grubości nowych warstw, celem lepszego połączenia z poszerzeniem.
Spoinę łączącą warstwy ścieralne istniejącą i nowowykonywaną poszerzenia należy połączyć z zastosowaniem specjalnie do tego przeznaczonej taśmy samoprzylepnej asfaltowej taśmy uszczelniającej (dylatacyjnej). Taśma ta, wykonana z asfaltu modyfikowanego polimerami o wymiarach 40x10 mm, powinna zostać pionowo przyklejona do krawędzi podciętej warstwy ścieralnej przez układaniem nowego betonu asfaltowego poszerzenia.
Następnie należy wykonać następujące warstwy konstrukcyjne jezdni drogowej (od dołu):
- podbudowę z gruntu stabilizowanego cementem o Rm=2,5 MPa grubości 20 cm,
- podbudowę z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie zagęszczonego do Is=1,00 grubości 20 cm,
- warstwę wiążącą z betonu asfaltowego AC 16 W grubości 4 cm,
- warstwę ścieralną z betonu asfaltowego AC 11 S grubości 4 cm.
Powierzchnie warstw poszerzenia jezdni (również warstwy konstrukcyjne) powinny mieć wykonane spadki podłużne i poprzeczne zgodne z istniejącymi sąsiednimi powierzchniami.

4.6.Zabezpieczenie urządzeń i sieci podziemnych

Przez obszar planowanej inwestycji przebiegają sieci uzbrojenia terenu oraz mogą być zlokalizowane obiekty infrastruktury technicznej. Niektóre z nich mogą wymagać zastosowania szczególnych form zabezpieczeń przed uszkodzeniami związanymi z realizacją przedmiotowej inwestycji.
Sieci i elementy infrastruktury znajdujące się w obrębie inwestycji należy zabezpieczyć zgodnie z zaleceniami właścicieli. Włazy studzienek kanalizacji sanitarnej, deszczowej, a także zasuw wodociągowych należy przebudować do poziomu projektowanych elementów pasa drogowego.
Wszelkie przewody napowietrzne nie kolidują ze skrajnią drogową.
Roboty budowlane w miejscach skrzyżowania z sieciami uzbrojenia podziemnego należy prowadzić z należytą ostrożnością, zachowaniem zasad bhp oraz uwzględnieniem uwag i zaleceń właścicieli sieci podziemnych, z którymi wcześniej wykonawca powinien się skontaktować.

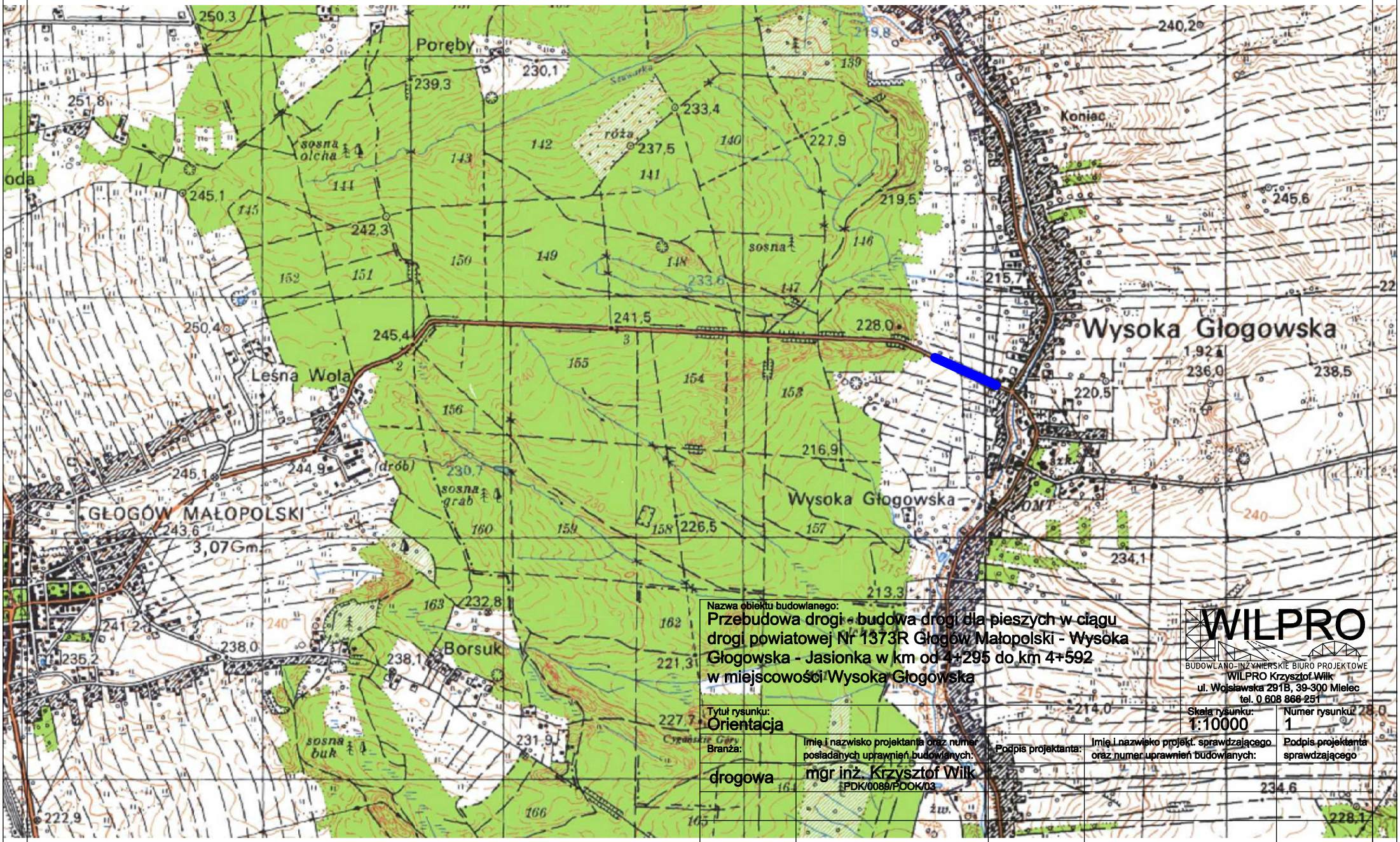
4.7.Roboty dodatkowe i wykończeniowe

W trakcie realizacji zadania wystąpić mogą następujące roboty dodatkowe i wykończeniowe:
- „przełożenie" kostki lub innego rodzaju umocnienia na utwardzonych indywidualnie zjazdach – dopasowanie wysokościowe do nowego poziomu jezdni i chodnika – nawierzchnie wykonać w dotychczasowym standardzie,
- utwardzenie zjazdów za poboczem i chodnikiem należy wykonać, jak umocnienie pobocza,
- odsłonięte podłoże za chodnikiem i poboczem należy pokryć humusem – 5 cm,
- przy wykonywaniu na skrzyżowaniach wyokrągleń chodnika i pobocza, na pozostawionych od strony jezdni powierzchniach wykonać warstwy konstrukcyjne jezdni.

4.8.Dostępność dla osób niepełnosprawnych

Pochylenie podłużne chodnika będzie zgodne z pochyleniem podłużnym jezdni. W przypadku sytuowania na chodniku urządzeń (znaków drogowych, słupów oświetleniowych) należy tak je lokalizować, aby nie utrudniały użytkowania chodnika, w tym przez osoby niepełnosprawne. Należy zadbać, aby użytkowania chodników nie utrudniały rosnące w pasie drogowym drzewa i krzewy. W obrębie przejść dla pieszych oraz zjazdów, na połączeniu chodnika z jezdnią, należy wykonać rampę o szerokości nie mniejszej niż 0,9 m i pochyleniu nie większym niż 15%. W obrębie rampy różnica wysokości pomiędzy jezdnią i krawężnikiem nie powinna przekraczać 2 cm.

Opracował:
mgr inż. Krzysztof Wilk
upr. nr PDK/0089/POOK/03



Nazwa obiektu budowlanego:
Przebudowa drogi - budowa drogi dla pieszych w ciągu drogi powiatowej Nr 1373R Głogów Małopolski - Wysoka Głogowska - Jasionka w km od 4+295 do km 4+592 w miejscowości Wysoka Głogowska

WILPRO
BUDOWLANO-INŻYNIERSKIE BIURO PROJEKTOWE
WILPRO Krzysztof Wilk
ul. Wojsławska 291B, 39-300 Mielec
tel. 0 608 866 251

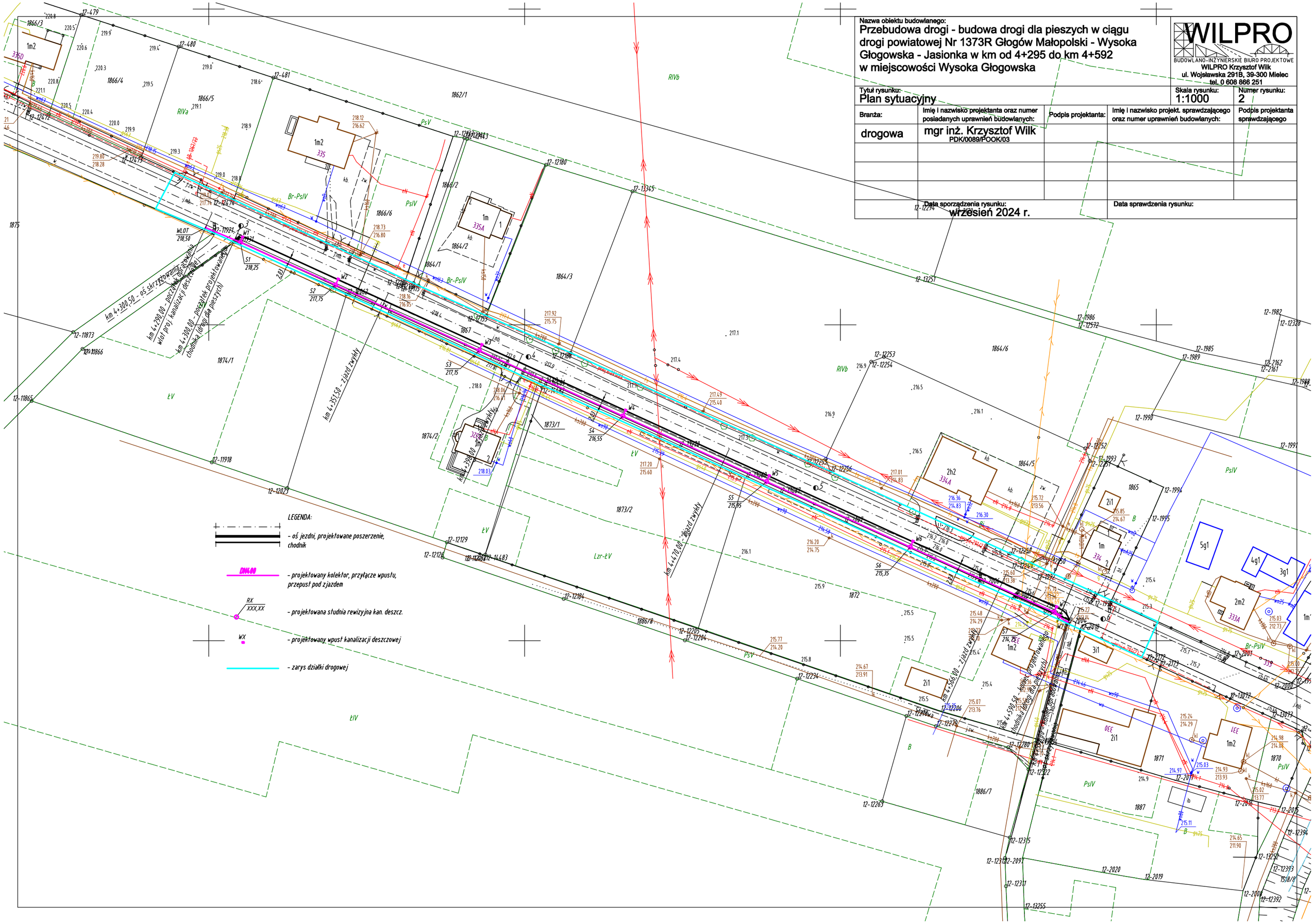
Tytuł rysunku:
Orientacja

Skala rysunku: 1:10000
Numer rysunku: 1

Branża:	Imię i nazwisko projektanta oraz numer posiadanych uprawnień budowlanych:	Podpis projektanta:	Imię i nazwisko projekt. sprawdzającego oraz numer uprawnień budowlanych:	Podpis projektanta sprawdzającego
drogowa	mgr inż. Krzysztof Wilk PDK/0089/POOK/03			

Data sporządzenia rysunku: wrzesień 2024 r.

Data sprawdzenia rysunku:



Nazwa obiektu budowlanego:
Przebudowa drogi - budowa drogi dla pieszych w ciągu drogi powiatowej Nr 1373R Głogów Małopolski - Wysoka Głogowska - Jasionka w km od 4+295 do km 4+592 w miejscowości Wysoka Głogowska

WILPRO
BUDOWLANO-INŻYNIERSKIE BIURO PROJEKTOWE
WILPRO Krzysztof Wilk
ul. Wojsławska 291B, 39-300 Mielec
tel. 0 608 866 251

Tytuł rysunku: Plan sytuacyjny

Skala rysunku: 1:1000

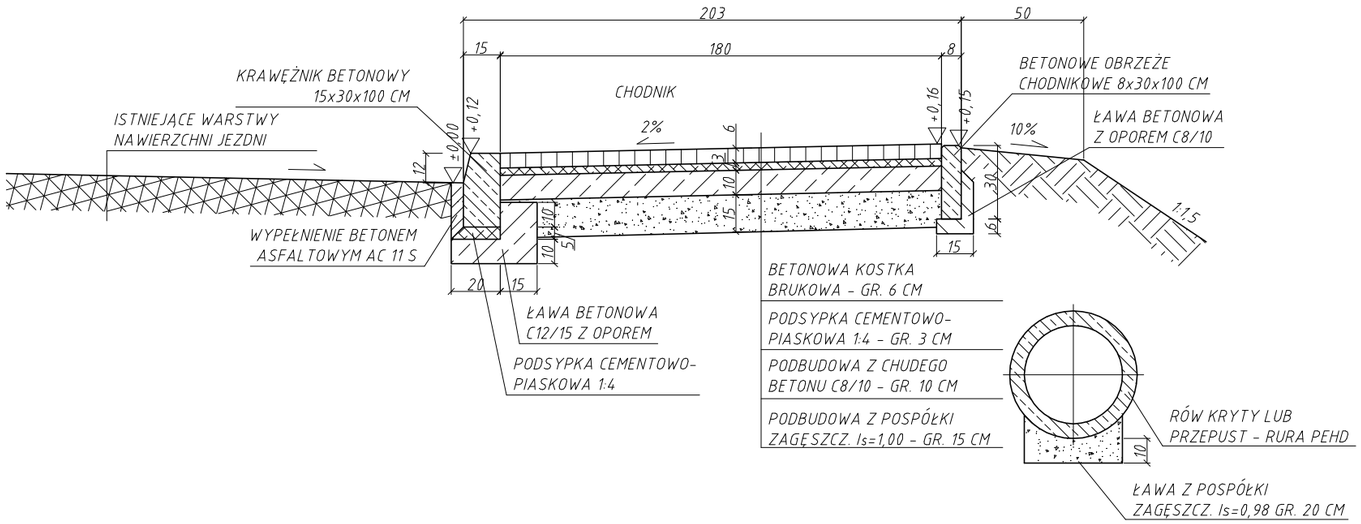
Numer rysunku: 2

Branża:	Imię i nazwisko projektanta oraz numer posiadanych uprawnień budowlanych:	Podpis projektanta:	Imię i nazwisko projekt. sprawdzającego oraz numer uprawnień budowlanych:	Podpis projektanta sprawdzającego
drogowa	mgr inż. Krzysztof Wilk PDK/0089/POOK/03			
	Data sporządzenia rysunku: wrzesień 2024 r.		Data sprawdzenia rysunku:	

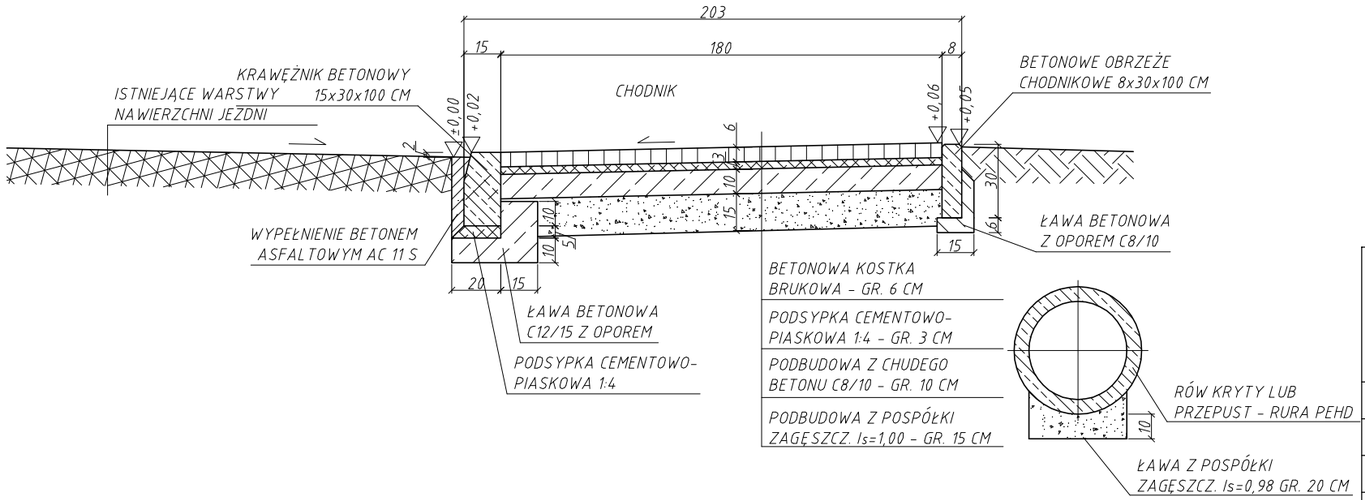
PRZEKROJE TYPOWE

SKALA 1:25

TYPOWY PRZEKRÓJ POPRZECZNY CHODNIKA



TYPOWY PRZEKRÓJ POPRZECZNY CHODNIKA NA ZJAZDACH



Nazwa obiektu budowlanego: **Przebudowa drogi - budowa drogi dla pieszych w ciągu drogi powiatowej Nr 1373R Głogów Małopolski - Wysoka Głogowska - Jasionka w km od 4+295 do km 4+592 w miejscowości Wysoka Głogowska**			WILPRO BUDOWLANO-INŻYNIERSKIE BIURO PROJEKTOWE WILPRO Krzysztof Wilk ul. Wojsławska 291B, 39-300 Mielec tel. 0 608 866 251	
Tytuł rysunku: Przekroje typowe			Skala rysunku: 1:25	Numer rysunku: 3
Branża:	Imię i nazwisko projektanta oraz numer posiadanych uprawnień budowlanych:	Podpis projektanta:	Imię i nazwisko projekt. sprawdzającego oraz numer uprawnień budowlanych:	Podpis projektanta sprawdzającego
drogowa	mgr inż. Krzysztof Wilk PDK/0089/POOK/03			
	Data sporządzenia rysunku: wrzesień 2024 r.		Data sprawdzenia rysunku:	