



WALBET Projekty Nadzory Waldemar Żmuda
ul. Obrońców Tczewa 7
83-110 Tczew
NIP: 5931226074
mail: biuro@walbet.net
tel.: +48 577 757 430

PROJEKT WYKONAWCZY

Rodzaj Inwestycji:

**Przebudowa drogi powiatowej nr 2238G w zakresie budowy
chodnika na długości ok. 1850 m w miejscowości Wiślinka**

Adres Inwestycji: Wiślinka, gmina Pruszcz Gdański

Inwestor: Powiat Gdański, ul. Wojska Polskiego 16, 83-000 Pruszcz Gdański

Autor opracowania: Waldemar Żmuda

WALBET Projekty Nadzory Waldemar Żmuda

83-110 Tczew, ul. Obrońców Tczewa 7

AUTORZY PROJEKTU:

Branża	Zespół projektowy	Nr upr. bud.	Podpis
DROGOWA	Opracował: mgr inż. Waldemar Żmuda		
	Projektował: mgr inż. Henryk Baniecki	46/Gd/75	

Data opracowania: sierpień 2019 r.

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

CZĘŚĆ OPISOWA	3
1.0. PODSTAWA OPRACOWANIA	3
2.0. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA.....	3
3.0. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO	3
4.0. STAN PROJEKTOWANY	4
4.1. Projektowany układ.....	4
4.2. Projektowane konstrukcje.....	5
4.3. Obudowa wlotów i wylotów przepustów	6
4.4. Docelowa organizacja ruchu	7
4.5. Roboty ziemne.....	7
4.6. Profilowanie rowów	7
4.7. Zieleń niska	7
4.8. Zabezpieczenie istniejącej infrastruktury	8
4.9. Uwagi końcowe	8

CZĘŚĆ RYSUNKOWA:

Rys nr 1: Lokalizacja zadania,

Rys nr 2: Plan sytuacyjny – stan projektowany w km od 0+000 do 0+600 skala 1:500,

Rys nr 3: Plan sytuacyjny – stan projektowany w km od 0+600 do 1+200 skala 1:500,

Rys nr 4: Plan sytuacyjny – stan projektowany w km od 1+200 do 1+850 skala 1:500,

Rys nr 5: Szczegóły konstrukcyjne 1:20, 1:50.

CZĘŚĆ OPISOWA

1.0. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawą niniejszego opracowania są:

- Umowa z Zamawiającym,
- Zakres opisany przez Zamawiającego,
- Kopia mapy zasadniczej w skali 1:500,
- Wizyty techniczne w terenie wraz z pomiarami uzupełniającymi,
- Obowiązujące normy oraz przepisy związane z tematem niniejszego opracowania.

2.0. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA

Przedmiotem niniejszego opracowania jest **projekt wykonawczy** dla zadania polegającego na „Przebudowie drogi powiatowej nr 2238G w zakresie budowy chodnika na długości ok. 1850 m w miejscowości Wiślinka, gmina Pruszcz Gdański”, na co składają się:

- Budowa chodnika o szerokości 153 cm (wraz z krawężnikiem i obrzeżem) przylegającego do jezdni o łącznej długości około 1850 m.
- Przebudowa istniejących zjazdów indywidualnych i publicznych.
- Budowa przepustów pod zjazdami.
- Budowa cieków podchodnikowych.
- Profilowanie istniejących i nowych rowów przydrożnych.
- Umocnienie wlotów i wylotów przepustów.
- Zagospodarowanie terenów zielonych wraz z humusowaniem.

3.0. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Istniejąca droga powiatowa zlokalizowana w miejscowości Wiślinka, posiada chodnik w postaci utwardzonego pobocza nawierzchnią bitumiczną bez dodatkowego obramowania na odcinku ok. 1522 m. Szerokość istniejącego pobocza/chodnika z nawierzchnią bitumiczną jest zmienna i waha się w granicach 1,2m - 1,8m. Na odcinku w km od 0+1522 do km 0+1850 w miejscu zaprojektowanego chodnika występuje pobocze z kruszywa o zmiennej szerokości oraz tereny zielone.

Początek opracowania w km 0+000 to miejsce połączenia się z nawierzchnią istniejącego chodnika w obrębie skrzyżowania z drogą wojewódzką. Koniec zakresu w km 1+1850 zlokalizowany jest przed znakiem D-43 „Koniec terenu zabudowanego”.

Istniejące odwodnienie pasa drogowego odbywa się w sposób naturalny powierzchniowo na tereny zielone i rowy przydrożne znajdujące się w granicach pasa drogowego. Spadek poprzeczny jezdni jest różny: na prostych odcinkach przeważnie daszkowy, na łukach jednostronny. Część istniejących zjazdów posiada przepusty.

W pasie drogowym zlokalizowane są następujące sieci istniejącej infrastruktury: wodociągowa, sanitarna, gazowa, energetyczna i teletechniczna.

4.0. STAN PROJEKTOWANY

4.1. Projektowany układ

Planuje się przebudowę istniejącej drogi powiatowej nr 2238G w miejscowości Wiślinka o długości 1850 m wraz z przebudową istniejących zjazdów zlokalizowanych w miejscu budowy chodnika. Projektowany chodnik oraz zjazdy na całym odcinku zostaną wykonane w nawierzchni z betonowej kostki brukowej. Początek opracowania w km 0+000 to miejsce połączenia się z nawierzchnią istniejącego chodnika w obrębie skrzyżowania z drogą wojewódzką, który w razie konieczności należy wyregulować wysokościowo aby w miejscu połączenia utworzyć łagodną zmianę niwelety. Koniec zakresu w km 1+850 zlokalizowany jest ok. 22 m od osi ostatniego przebudowywanego zjazdu w odległości kilku metrów przed znakiem D-43 „Koniec terenu zabudowanego”.

W km ok. 0+015 występują schody terenowe, które wymagają przebudowy polegającej na dobudowaniu jednego lub dwóch stopni do poziomu projektowanej nawierzchni chodnika. Powierzchnię stopni ujęto w przedmiarze w pozycji nawierzchni chodnika. Stopnie należy obramować obrzeżem betonowym.

Na odcinku projektowanego chodnika zlokalizowane są dojścia do furtek. Dojścia należy przebudować dostosowując je wysokościowo do nawierzchni chodnika. Dojścia pokazano na rysunkach nr 2, 3 i 4. W przypadku gdy nie zaprojektowano dojścia do furtki a furtka występuje w terenie (np. powstała po wykonaniu niniejszej dokumentacji) dojście takie należy wykonać. Powierzchnię dojść ujęto w przedmiarze w pozycji nawierzchni chodnika.

Istniejące zjazdy należy przebudować do granicy pasa drogowego zgodnie z rysunkiem nr 2, 3 i 4. Istniejącą nawierzchnię należy rozebrać a materiał zwrócić właścicielowi. Zatopiony opornik na 0 cm od strony posesji należy sytuować zewnętrznym licem do wewnątrz granicy działki pasa drogowego. W przypadku braku konieczności dopuszcza się rezygnację z opornika od strony nawierzchni posesji. W takim przypadku nawierzchnię zjazdu należy dowiązać do nawierzchni posesji. Oporniki na długości zjazdów należy zatopić na 0 cm w celu sprawnego spływu wody z powierzchni zjazdu na tereny zielone. W uzasadnionych przypadkach można zastosować zamiast opornika krawężnik betonowy wystający na 6 cm do 12 cm. W przypadku konieczności wykonania dodatkowego zjazdu nie ujętego w niniejszej dokumentacji należy skonsultować się z przedstawicielem Zamawiającego.

Projektowany chodnik w km od 0+000 do km 1+522 należy posadzić na istniejącej nawierzchni bitumicznej. Wyrównanie poziomu spadków (przestrzeń pomiędzy nawierzchnią bitumiczną a podsypką cementowo-piaskową) należy uzupełnić kruszywem 0/31,5 mm C_{90/3}. Linie krawężnika w nawierzchni bitumicznej należy po wytyczeniu naciąć piłą mechaniczną z obu stron w celu wykonania koryta pod ławę z oporem. Linie obrzeża w nawierzchni bitumicznej należy po wytyczeniu naciąć piłą mechaniczną. Pozostałość nawierzchni bitumicznej znajdującej się poza obrzeżem od strony terenów zielonych oraz z korytowania pod ławę należy rozebrać a materiał z rozbiórki wywieźć i zutylizować. W miejscach gdzie istniejąca nawierzchnia bitumiczna jest węższa od projektowanego chodnika należy wykonać poszerzenie w konstrukcji

jak dla chodnika na końcowym odcinku. W km od 1+522 do km 1+850 dla chodnika należy wykonać pełną konstrukcję zgodnie z opisem w punkcie 4.2. poniżej. Szczegóły konstrukcyjne pokazano na rysunku nr 5.

W km 1+460 zlokalizowany jest przystanek autobusowy. Projektowaną nawierzchnię chodnika należy w miejscu przystanku poszerzyć zgodnie z planem sytuacyjnym pokazanym na rysunku nr 4.

Podczas układania krawężnika przylegającego do jezdni należy na prostych odcinkach jezdni zachować linię prostą krawężnika a na łukach jezdni analogicznie łuki na krawężniku. Nie należy zawężać szerokości jezdni bitumicznej podczas układania krawężnika. Lico krawężnika należy lokalizować na krawędzi istniejącej nawierzchni bitumicznej lub poza nią. Dopuszcza się niewielkie przesunięcia w celu zachowania prostej linii.

W miejscu przebudowywanych zjazdów w przypadku braku przepustu należy pod zjazdem wykonać nowy przepust w celu połączenia rowów po obu stronach zjazdu. Przepusty należy wykonać z rur PP o sztywności obwodowej min. $SN = 8 \text{ kN/m}^2$ o średnicy wewnętrznej 60 cm. Dopuszcza się wykonanie przepustów pod zjazdami z rur żelbetowych. W przypadku gdy istniejący przepust pod zjazdem znajduje się w złym stanie technicznym lub zostanie uszkodzony podczas robót przepust ten należy rozebrać i wykonać nowy. Materiał z rozbiórki należy wywieźć i zutylizować. Przepusty należy układać na warstwie podbudowy z pospółki gr. 30cm oddzielonej warstwą z geotkaniny separacyjnej.

W wyniku przebudowy drogi w zakresie budowy chodnika nastąpi poprawa bezpieczeństwa użytkowania drogi zarówno przez pieszych jak i kierowców. Prace objęte niniejszym opracowaniem nie wymagają zmiany granic istniejącego pasa drogowego. Usytuowanie projektowanego chodnika w planie zaprojektowano w miejscu istniejącego chodnika z masy bitumicznej oraz pobocza z kruszywa i terenów zielonych po prawej stronie jezdni zgodnie z hektometrażem projektowanego chodnika. Stan projektowany pokazano na rysunkach planu sytuacyjnego nr 2, 3 i 4.

4.2. Projektowane konstrukcje

Chodnik w km od 0+000 do 1+522 z betonowej kostki brukowej:

- całkowita szerokość chodnika 153 cm chodnik przylegający do jezdni,
- warstwa ścieralna betonowa kostka brukowa 10x20x6 cm szara,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. 3 cm,
- uzupełnienie/wyrównanie z KŁSM 0/31,5 mm C_{90/3} grubości 4-8 cm,
- istniejąca nawierzchnia bitumiczna chodnika.

- podane grubości warstw powyżej mierzone po zagęszczeniu do wymaganego wskaźnika.

Chodnik w km od 1+522 do 1+850 z betonowej kostki brukowej:

- całkowita szerokość chodnika 153 cm chodnik przylegający do jezdni,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. 3 cm,
- podbudowa z KŁSM 0/31,5 mm C_{90/3} grubości 10 cm,
- podbudowa pomocnicza z mieszanki związanej cementem C_{1.5/2.0} grubości 10 cm,

- wyprofilowane i zagęszczone istniejące podłoże.
- *podane grubości warstw powyżej mierzone po zagęszczeniu do wymaganego wskaźnika.*

Zjazdy z betonowej kostki brukowej:

- warstwa ścieralna betonowa kostka brukowa 10x20x8 cm grafitowa,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. 3 cm,
- podbudowa z KŁSM 0/31,5mm C_{90/3} grubości 20 cm,
- podbudowa pomocnicza z mieszanki związanej cementem C_{1.5/2.0} grubości 15 cm,
- wyprofilowane i zagęszczone istniejące podłoże.
- *podane grubości warstw powyżej mierzone po zagęszczeniu do wymaganego wskaźnika.*

Krawężniki i oporniki betonowe:

Posadowione na ławie betonowej z oporem z betonu klasy C12/15.

Szczegóły konstrukcyjne pokazano na rysunku nr 5.

W miejscu przylegania krawężnika do jezdni nawierzchnię bitumiczną istniejącej jezdni przed ułożeniem krawężnika należy naciąć mechanicznie za pomocą specjalistycznej piły w celu uniknięcia zniszczenia istniejącej konstrukcji jezdni. Powstałe ubytki przy krawężniku należy uzupełnić zgodnie ze szczegółem pokazanym na rysunku nr 5 oraz zapisami w SST i przedmiarze robót.

Obrzeża betonowe:

Posadowione na podsypce cementowo-piaskowej 1:4.

Grunt zasypowy stanowiący opór obrzeża należy dogęścić zagęszczarką płytową przed ułożeniem warstwy humusu. Zagęszczenie należy wykonywać równolegle do układania konstrukcji chodnika w celu eliminacji przemieszczenia obrzeży.

Ścieki podchodnikowe:

Ścieki podchodnikowe należy lokalizować w miejscu nowo budowanego chodnika. Orientacyjną lokalizację ścieków podchodnikowych pokazano na rysunku nr 2, 3 i 4. Ścieki podchodnikowe należy sytuować w najniższym punkcie niwelety jezdni, na podstawie inwentaryzacji geodezyjnej robót. Dopuszcza się przykrycie ścieku płytką chodnikową 50x50x7 cm w ciągu nawierzchni chodnika.

Przekroje oraz szczegóły konstrukcyjne pokazano na rysunku nr 5.

4.3. Obudowa wlotów i wylotów przepustów

Dno rowu oraz skarpy przy wlotach i wylotach istniejących i projektowanych przepustów należy umocnić kamieniem polnym wysokości 18-20 cm układanym na podbudowie betonowej lub betonowymi płytami ażurowymi 60x40x10 cm ułożonych na podsypce cementowo-piaskowej. Dopuszcza się zastosowanie prefabrykowanych żelbetowych ścianek czołowych przepustów. W przypadku umocnienia skarp płytami ażurowymi przestrzeń wolną należy wypełnić kamieniem naturalnym lub łamanym o frakcji 8-16mm. Dno i skarpy wlotu i wylotu przepustów należy umocnić na długości minimum jednego metra.

4.4. Docelowa organizacja ruchu

W zakresie objętym niniejszym opracowaniem docelowa organizacja ruchu nie zmienia się.

4.5. Roboty ziemne

Wykonawca robót zobowiązany jest do monitorowania warunków gruntowo-wodnych w trakcie realizacji robót. Prace należy prowadzić w taki sposób aby uniemożliwić pogorszenie istniejących parametrów geotechnicznych gruntów. Grunty z wykopów nie nadające się do ponownego wbudowania należy wywieźć i zutylizować lub zagospodarować we własnym zakresie. Grunty z wykopów nadające się do ponownego wbudowania należy złożyć na odkład a po wykonaniu innych prac ponownie wbudować. Warstwę istniejącego humusu należy zdejmować na odkład do ponownego wbudowania.

Z uwagi na występującą istniejącą infrastrukturę podziemną wszystkie prace ziemne w ich obrębie należy wykonać w sposób ręczny. W tym celu należy wykonywać próbne przekopy ręczne w celu lokalizacji podziemnej infrastruktury. W przypadku uszkodzenia istniejącej infrastruktury podziemnej należy natychmiast przerwać prace, zabezpieczyć teren oraz wezwać gestora uszkodzonej sieci oraz naprawić wszelkie uszkodzenia zgodnie z zaleceniami gestora sieci na koszt Wykonawcy.

Nie wyklucza się występowania sieci uzbrojenia terenu niezainwentaryzowanych na mapie oraz nie wyklucza się usytuowania sieci w innym miejscu niż jest to pokazane na mapie (lokalne przesunięcia). W przypadku uszkodzenia istniejącej sieci należy natychmiast przerwać prace, opuścić strefę robót oraz wezwać gestora sieci oraz inne służby w zależności od sytuacji.

4.6. Profilowanie rowów

Począwszy od km 0+000 na całej długości budowanego chodnika od strony terenów zielonych należy wyprofilować nowe oraz istniejące rowy. Skarpy oraz dna rowów należy zahumusować i obsiać trawą. Sytuację projektowanych rowów pokazano na rysunkach nr 2, 3 i 4 schematycznie. Gęstą roślinność porastającą istniejące rowy należy skosić przed przystąpieniem do robót związanych z profilowaniem rowów. Podczas realizacji robót należy profilować rowy z uwzględnieniem uwarunkowań terenowych w granicach działki pasa drogowego.

4.7. Zieleń niska

Na całej długości budowanego chodnika od strony terenów zielonych należy po wykonaniu prac umocnić powierzchnie zielone poprzez humusowanie wraz z obsianiem trawą. Humusowanie należy wykonać na szerokość min. 1 m od krawędzi wykonanych elementów drogi w pasie drogowym. Grubość warstwy humusu 10 cm po zagęszczeniu.

4.8. Zabezpieczenie istniejącej infrastruktury

Należy wyregulować istniejące urządzenia obudów zaworów, hydrantów oraz włączników studni zarówno tych znajdujących się w nawierzchni chodnika i zjazdów jak i w poboczach i terenach zielonych będących w zakresie niniejszego opracowania oraz zabezpieczyć odsłonięte kable teletechniczne i energetyczne rurami dwudzielnymi.

4.9. Uwagi końcowe

Wszystkie roboty należy prowadzić zgodnie z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu na czas budowy a także zgodnie z harmonogramem uzgodnionym z Zamawiającym. Oprócz zakresu robót, które ujęto w opisie technicznym, specyfikacji technicznej oraz przedmiarach należy wykonać niezbędne roboty związane z realizacją niniejszego zadania, które Wykonawca powinien ująć w cenie oferty, w tym między innymi:

- geodezyjną inwentaryzację stanu istniejącego w celu lokalizacji projektowanych robót w granicach działek będących w dysponowaniu Zamawiającego, istniejących spadków podłużnych i poprzecznych jezdni, rzędnych terenu pod realizację robót;
- wykonanie i dokonanie niezbędnych uzgodnień projektu tymczasowej organizacji ruchu na czas prowadzenia robót;
- w przypadku odkrycia istniejącego uzbrojenia odpowiednie zabezpieczenie i oznakowanie odkrytej infrastruktury;
- wykopy poniżej 30 cm istniejącego terenu należy wykonywać w sposób ręczny w celu eliminacji uszkodzenia istniejącego uzbrojenia, które może wystąpić jako niezainwentaryzowane na mapie;
- geodezyjną inwentaryzację powykonawczą przez uprawnionego geodetę wraz z zarejestrowaniem jej w ośrodku właściwej jednostki geodezyjnej;
- wszystkie materiały z rozbiórek, których nie przewidziano do ponownego wbudowania lub zwrotu do Zamawiającego, w tym materiał z wykopów Wykonawca ma obowiązek wywieźć i zutylizować zgodnie z obowiązującymi przepisami na swój koszt;
- opracować kompletną dokumentację powykonawczą w postaci operatu kolaudacyjnego w zakresie i ilości określonej przez Zamawiającego w SIWZ.

Opracował: <i>mgr inż. Waldemar Żmuda</i>	Projektował: <i>mgr inż. Henryk Baniecki</i> <i>upr. bud. nr 46/Gd/75</i>
<i>Żmuda Waldemar</i>	<i>mgr inż. HENRYK BANIECKI</i> Uprawnienia budowlane do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności konstr. inż. oraz projektowanie obiektów o prostej architekturze i instalacji sanitarnych. Nr ewiden. 46Gd/75 i 758/64

data: sierpień 2019 r.

28 lutego 5
Gdańsk, dnia _____ 197__ r.

Nr zezd. uprawn. _____

Uprawnienia budowlane

Na podstawie art. 18, art. 19 ust. 1 pkt 1 i art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 31 stycznia 1961 r. -
prawa budowlane (Dz. U. nr 7, poz. 46) oraz § 29 i § 6 ust. 1 pkt 1
rozporządzenia przewodniczącego Komitetu Budownictwa, Urbanistyki i Architektury z dnia
10 września 1962 r. w sprawie kwalifikacji fachowych osób wykonujących funkcję techniczne
w budownictwie powszechnym (Dz. U. nr 53, poz. 266).

Cb. Henryk Leonard BANIECKI

magister inżynier budownictwa wodnego

urodzony dnia 6 listopada 1936 roku w Pelplinie

o r z y m u j e

konstrukcyjno - inżynierskiej

w szczególności

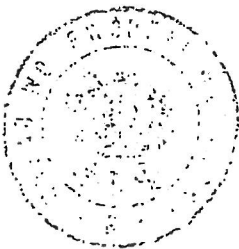
uprawnienia budowlane do

- sporządzania projektów budowlanych konstrukcyjnych wszelkich
obiektów budowlanych, projektów instalacji i urządzeń sanitarnych
z wyjątkiem skomplikowanych urządzeń i instalacji oraz następujących
projektów budowlanych architektonicznych :

a/ wszelkich obiektów budowlanych inżynierskich zaliczanych
do budownictwa powszechnego,

b/ obiektów budowlanych o prostej architekturze / 1, ust. 3/,

c/ budynków przemysłowych o charakterze wyłącznie produkcyjnym
lub magazynowym.



Z 25 WOJEWODY
[Signature]
mgr inż. Zbigniew Łuczyński
Pełnomocnik Dyrektora Wydziału



[Signature]
mgr inż. [Signature]
20. III 1975

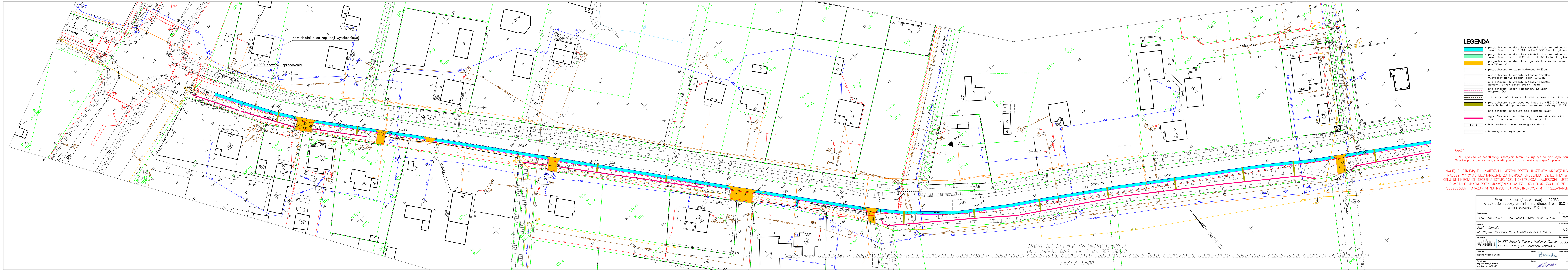
[Signature]
mgr inż. [Signature]
20. III 1975

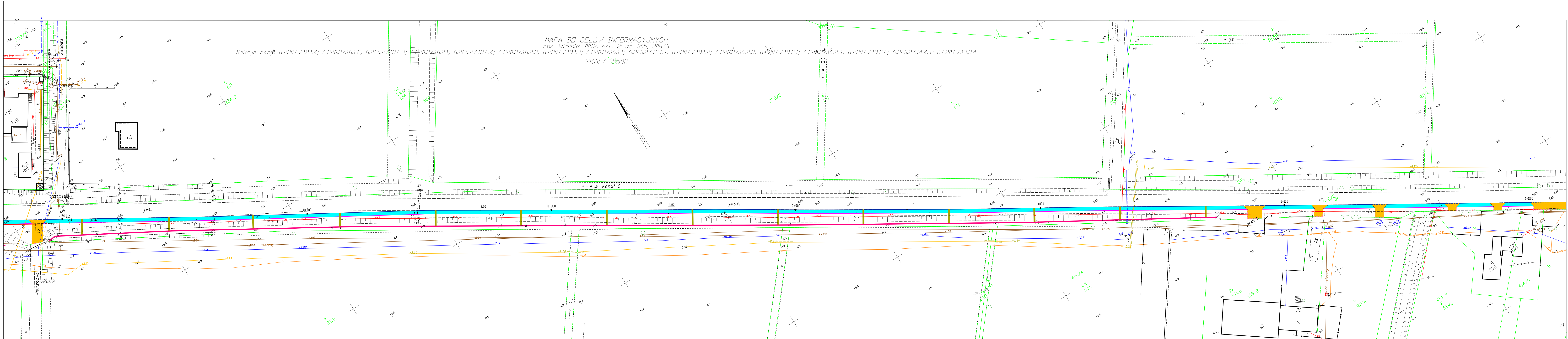
LOKALIZACJA ZADANIA



Przebudowa drogi powiatowej nr 2238G
w zakresie budowy chodnika na długości ok 1850 m
w miejscowości Wiślinka

Tytuł rysunku: LOKALIZACJA ZADANIA	Branża: DROGOWA
Inwestor: Powiat Gdański ul. Wojska Polskiego 16, 83-000 Pruszcz Gdański	Skala rysunku: ---
Wykonawca:  WALBET Projekty Nadzory Waldemar Żmuda 83-110 Tczew; ul. Obrońców Tczewa 7	Data opracowania: sierpień 2019
Opracował: mgr inż. Waldemar Żmuda	Numer rysunku: 1
Projektował: mgr inż. Henryk Baniecki upr. bud. nr 46/Gd/75	Podpis: 





LEGENDA

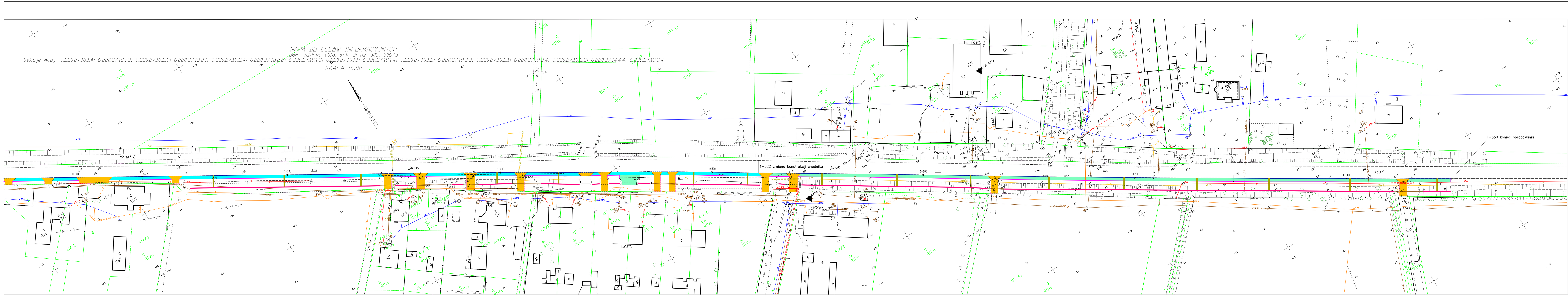
- projektowana nawierzchnia chodnika kostka betonowa szara 6cm - od km 0+000 do km 1+522 (bez korytowania)
- projektowana nawierzchnia chodnika kostka betonowa szara 6cm - od km 1+522 do km 1+850 (pełne korytowanie)
- projektowana nawierzchnia zjazdów kostka betonowa grafitowa 8cm
- projektowane obrzeże betonowe 8x30cm
- projektowany krawężnik betonowy 15x30cm wystający ponad poziom jezdnii 10-15cm
- projektowany krawężnik betonowy 15x30cm zanurzony 2-3cm ponad poziom jezdnii
- projektowany opornik betonowy 12x25cm wtopiony 0cm
- zmiana grubości i koloru kostki brukowej chodnik-zjazd
- projektowany szkieł podchodnikowy wg KPED 0103 wraz z umocnieniem skarp do rowu narzutom kamiennym 10-20cm
- projektowany przepust pod zjazdem Ø60cm
- wyprofilowanie rowu chłonnego o szer. dna min. 40cm wraz z humusowaniem dna i skarp gr 10cm
- 0+100 - hektometraż projektowanego chodnika
- istniejąca krawędź jezdni

UWAGA!

1. Nie wyklucza się dodatkowego uzbrojenia terenu nie ujętego na niniejszym rysunku. Wszelkie prace ziemne na głębokości poniżej 30cm należy wykonywać ręcznie.

NACIĘCIE ISTNIEJĄCEJ NAWIERZCHNI JEZDNI PRZED UŁOŻENIEM KRAWĘŻNIKA NALEŻY WYKONAĆ MECHANICZNIE ZA POMOCĄ SPECJALISTYCZNEJ PIŁY W CELU UNIKNIĘCIA ZNISZCZENIA ISTNIEJĄCEJ KONSTRUKCJI NAWIERZCHNI JEZDNI. POWSTAŁE UBYTKI PRZY KRAWĘŻNIKU NALEŻY UZUPEŁNIĆ ZGODNIE ZE SZCZEGÓŁEM POKAZANYM NA RYSUNKU KONSTRUKCYJNYM I PRZEDMIAREM

Przebudowa drogi powiatowej nr 2238G w zakresie budowy chodnika na długości ok 1850 m w miejscowości Wiślinka	
Tytuł rysunku: PLAN SYTUACYJNY – STAN PROJEKTOWANY 0+600–1+200	Brutto: DROGOWA
Investor: Powiat Gdański ul. Wojska Polskiego 16, 83–000 Pruszcz Gdański	Skala rysunku: 1:500
Wykonawca: WALBET Projekty Nadzory Waldemar Żmuda 83–110 Tczew; ul. Obronców Tczewa 7	Data opracowania: sierpień 2019
Opracował: mgr inż. Waldemar Żmuda	Podpis: <i>Żmuda</i>
Projektował: mgr inż. Henryk Barański upr. bud. nr 46/56/75	Numer rysunku: 3



LEGENDA

- projektowana nawierzchnia chodnika kostka betonowa szara 6cm - od km 0+000 do km 1+522 (bez korytowania)
- projektowana nawierzchnia chodnika kostka betonowa szara 6cm - od km 1+522 do km 1+850 (pełne korytowanie)
- projektowana nawierzchnia zjazdów kostka betonowa grafitowa 8cm
- projektowane obrzeże betonowe Bx30cm
- projektowany krawężnik betonowy 15x30cm wysłający ponad poziom jezdni 10-12cm
- projektowany krawężnik betonowy 15x30cm zanizony 2-3cm ponad poziom jezdni
- projektowany opornik betonowy 18x25cm wtopiony 5cm
- zmiana grubości i koloru kostki brukowej chodnik-zjazd
- projektowany sciek podchodnikowy wg KPED 01.03 wraz z umocnieniem skarp do rowu narzuten kamieniem 10-20cm
- projektowany przepust pod zjazdem Ø60cm
- wyprofilowanie rowu chłonnego o szer dna min. 40cm wraz z humusowaniem dna i skarp gr 10cm
- hektometraż projektowanego chodnika
- istniejąca krawędź jezdni

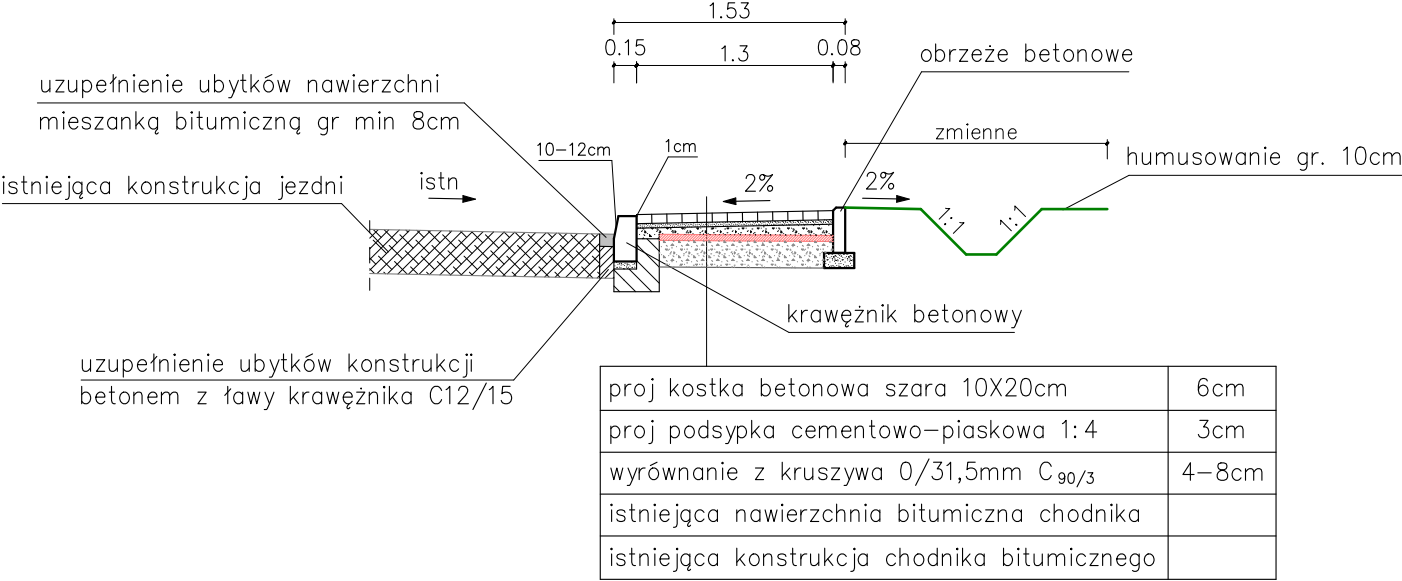
UWAGI!

1. Nie wykluć się dodatkowego uzbrojenia terenu nie ujętego na niniejszym rysunku. Wszelkie prace ziemne na głębokość poniżej 30cm należy wykonywać ręcznie.

NACIĘCIE ISTNIEJĄCEJ NAWIERZCHNI JEZDNI PRZED UŁOŻENIEM KRAWĘŻNIKA NALEŻY WYKONAĆ MECHANICZNIE ZA POMOCĄ SPECJALISTYCZNEJ PIŁY W CELU UNIKNIĘCIA ZNISZCZENIA ISTNIEJĄCEJ KONSTRUKCJI NAWIERZCHNI JEZDNI. POWSTAŁE UBYTKI PRZY KRAWĘŻNIKU NALEŻY UZUPEŁNIĆ ZGODNIE ZE SZCZEGÓŁEM POKAZANYM NA RYSUNKU KONSTRUKCYJNYM I PRZEDMIAREM

Przebudowa drogi powiatowej nr 2238G w zakresie budowy chodnika na długości ok 1850 m w miejscowości Wiślinka			
Tytuł rysunku: PLAN SYTUACYJNY – STAN PROJEKTOWANY 1+200–1+850	Strona: DROGOWA		
Inwestor: Powiat Gdański ul. Wojska Polskiego 16, 83–000 Pruszcz Gdański	Skala rysunku: 1:500		
Wykonawca: WALBET Projekty Nadzory Waldemar Żmuda 83–110 Tczew; ul. Obronców Tczewa 7	Data opracowania: sierpień 2019		
Opracował: mgr inż. Waldemar Żmuda	Podpis: <i>Żmuda</i>	Numer rysunku: 4	
Projektował: mgr inż. Henryk Baranicki upr. bud. nr 46/04/75	Podpis: <i>Baranicki</i>		

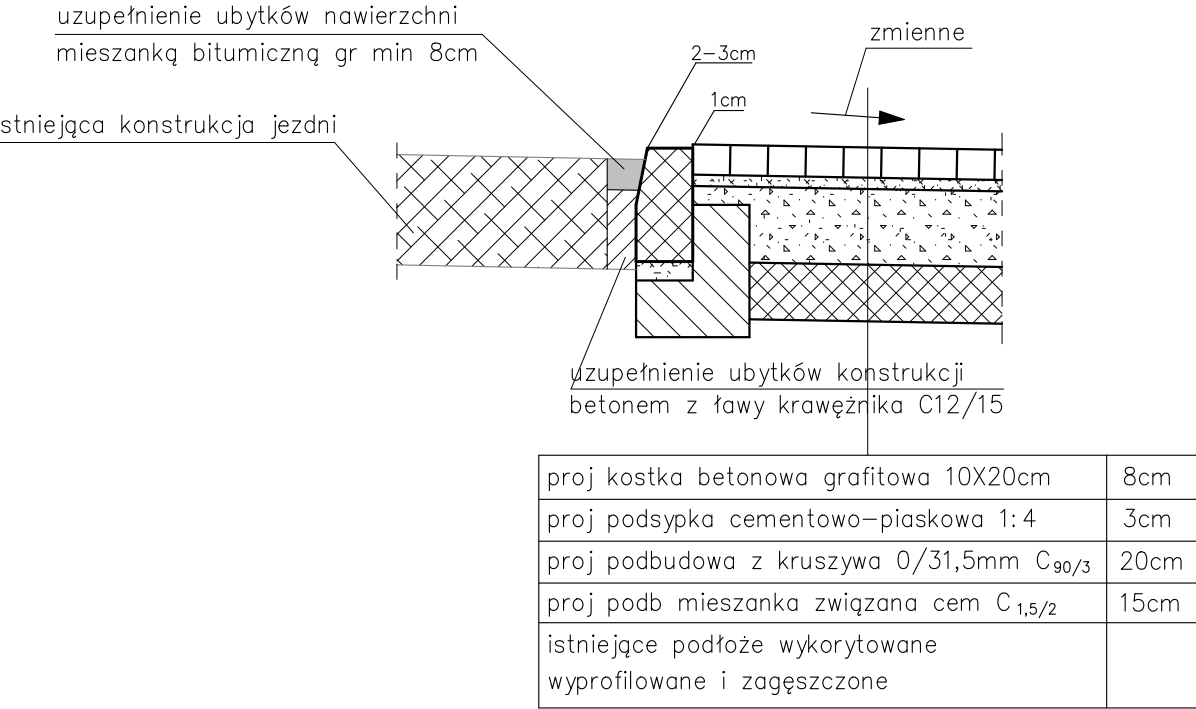
przekrój poprzeczny chodnik 1:50
w km od 0+000 do 1+522



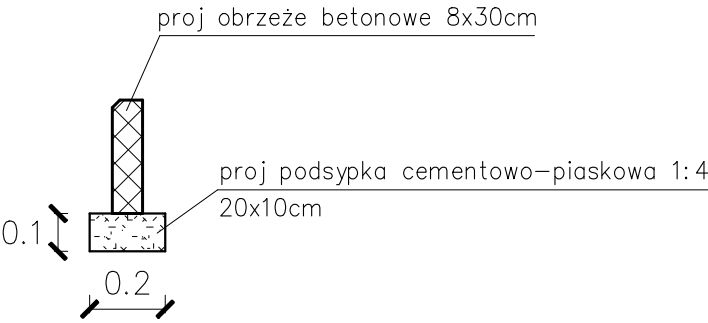
UWAGA!

Dopuszcza się zmianę kierunku pochylenia nawierzchni chodnika w zależności od usytuowania w terenie. Zmiany należy uzgodnić z Zamawiającym oraz uzyskać zgodę Zamawiającego przed przystąpieniem do prac.

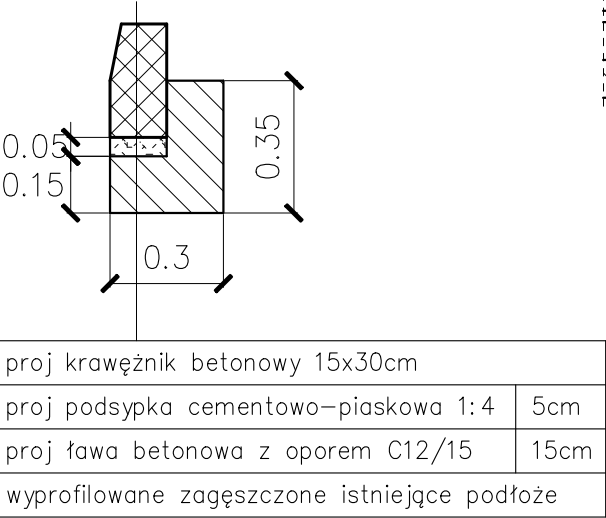
szczegół zjazdu z kostki 1:20



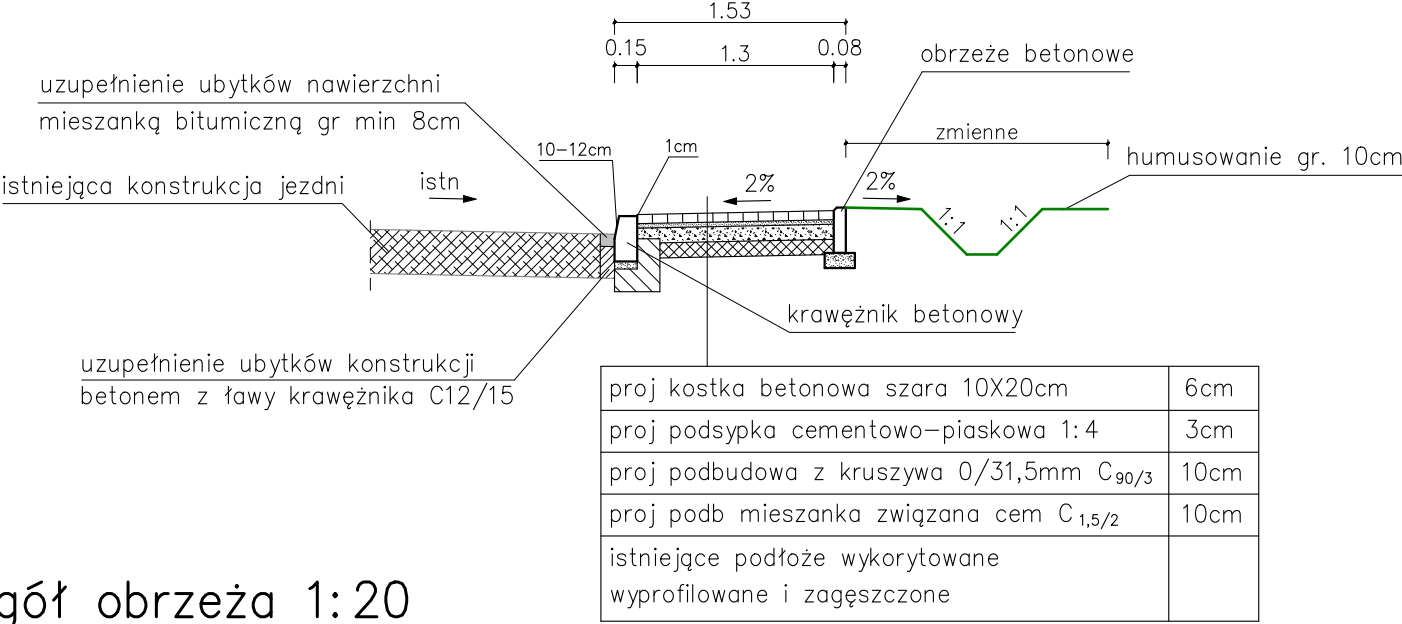
szczegół obrzeża 1:20



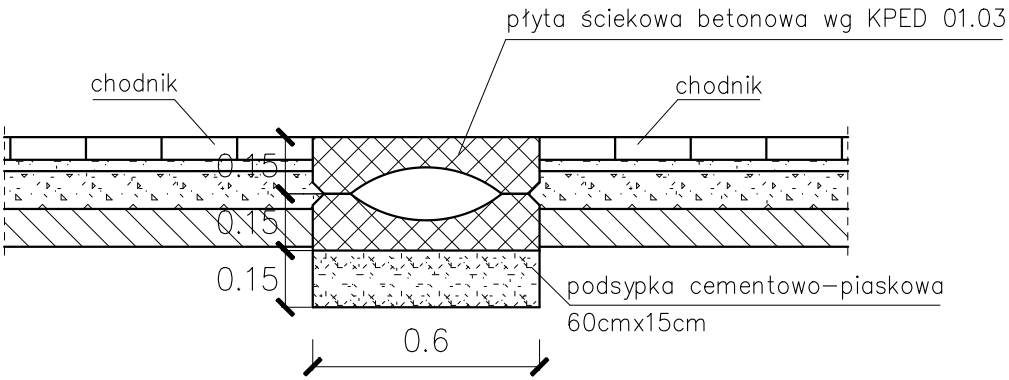
szczegół krawężnika 1:20



przekrój poprzeczny chodnik 1:50
w km od 1+522 do 1+850



szczegół ścieku podchodnikowego 1:20



Przebudowa drogi powiatowej nr 2238G w zakresie budowy chodnika na długości ok 1850 m w miejscowości Wiślinka			
Tytuł rysunku: SZCZEGÓŁY KONSTRUKCYJNE		Branża: DROGOWA	
Inwestor: Powiat Gdański ul. Wojska Polskiego 16, 83-000 Pruszcz Gdański		Skala rysunku: 1:20, 50	
Wykonawca: WALBET Projekty Nadzory Waldemar Żmuda 83-110 Tczew; ul. Obrońców Tczewa 7		Data opracowania: sierpień 2019	
Opracował: mgr inż. Waldemar Żmuda		Podpis: <i>Żmuda</i>	
Projektował: mgr inż. Henryk Baniecki upr. bud. nr 46/Gd/75		Podpis: <i>Baniecki</i>	
		Numer rysunku: 5	