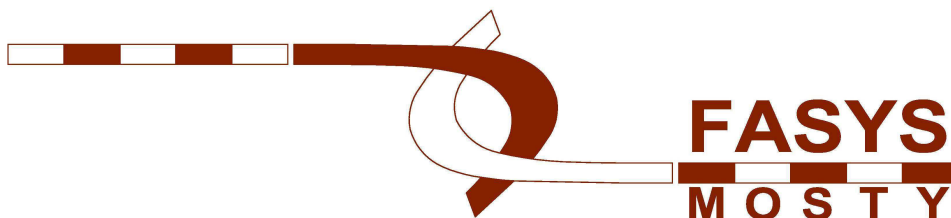


FASYS MOSTY Sp. z o.o.

Adres do korespondencji:  
ul. Jedności Narodowej 83  
50-262 Wrocław  
Dane kontaktowe:  
tel. 664 497 449  
[biuro@fasysmosty.pl](mailto:biuro@fasysmosty.pl)  
[www.fasysmosty.pl](http://www.fasysmosty.pl)



## PROJEKT WYKONAWCZY

dla budowy drogi pomiędzy ul. Kochanowskiego a ul. Kolejową  
wraz z mostem tymczasowym na rzece Prudnik  
w ramach zadania pn.:  
„Budowa drogi wraz z przeprawą mostową”

Nr dokument.: M083-J

Nr umowy: ZP-I.272.4.2017 z dnia 5.04.2017r.

Inwestor  
i zamawiający: Gmina Prudnik,  
ul. Kościuszki 3, 48-200 Prudnik

Obiekt: Droga, most tymczasowy

Lokalizacja: Województwo: opolskie, Powiat: prudnicki, Gmina: Prudnik,  
Jednostka ewidencyjna: 161004\_4 Prudnik Miasto,  
Obręb: obręb Prudnik 0114  
Działki: 1428/18, 640/18, 236, 637/197, 1176/235, 1175/235, 1177/235,  
713/232, 1178/255, 1221/255, 1402/271, 1222/280, 2674/101

Branża: INŻYNIERYJNA, DROGOWA

Kategoria obiektu  
budowlanego IV, XXV, XXVIII

### ZESPÓŁ PROJEKTOWY

Opracowali:	Imię i nazwisko	Nr i zakres uprawnień	Podpis
Projektant branża inżynierska (główny projektant)	mgr inż. Szymon Gruba	119/DOŚ/09 do projektowania bez ograniczeń w specjalności mostowej	
Projektant branża drogowa	mgr inż. Adam Pawłucki	264/DOŚ/13 do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej	

Egzemplarz nr ...

dla budowy drogi pomiędzy ul. Kochanowskiego a ul. Kolejową wraz  
z mostem tymczasowym na rzece Prudnik w ramach zadania pn.:  
*„Budowa drogi wraz z przeprawą mostową”*

---

## SPIS TREŚCI

1.	PRZEDMIOT, CEL I ZAKRES OPRACOWANIA.....	5
2.	PODSTAWY OPRACOWANIA .....	6
2.1	PODSTAWY FORMALNE .....	6
2.2	PODSTAWY TECHNICZNE .....	6
2.3	OBOWIĄZUJĄCE PRZEPISY, NORMY ORAZ LITERATURA TECHNICZNA .....	6
3.	ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU.....	7
4.	PROJEKTOWANY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU.....	7
4.1	POWIERZCHNIA TERENU.....	7
4.2	ZAKRES ROBÓT ROZBIÓRKOWYCH .....	7
4.3	UKŁAD KOMUNIKACYJNY .....	7
4.4	ODWODNIENIE I ODPROWADZENIE WÓD DESZCZOWYCH.....	7
4.5	KOLIZJE I ICH ROZWIĄZANIE .....	7
4.6	PROJEKTOWANA ZIELEŃ .....	8
5.	STAN PROJEKTOWANY.....	8
5.1	PRACE PRZYGOTOWAWCZE.....	8
5.2	STAN PROJEKTOWANY – BRANŻA DROGOWA .....	8
5.2.1	Parametry projektowanej drogi.....	8
5.2.2	Opis rozwiązania drogowego.....	9
5.2.3	Konstrukcja nawierzchni .....	9
5.2.4	Nasypy drogowe .....	10
5.2.5	Pobocza.....	10
5.2.6	Chodniki .....	10
5.2.7	Zjazdy indywidualne.....	10
5.3	STAN PROJEKTOWANY – BRANŻA INŻYNIERYJNA MOSTOWA .....	10
5.3.1	Dane ogólne .....	10
5.3.2	Główne parametry geometryczne .....	11
5.3.3	Przeznaczenie obiektu .....	11
5.3.4	Nośność obiektu .....	11
5.3.5	Forma architektoniczna .....	11
5.3.6	Kolorystyka.....	11
5.3.7	Konstrukcja mostu .....	12
5.3.7.1	Ustrój nośny .....	12
5.3.7.2	Podpory.....	12
5.3.7.3	Wyposażenie obiektu.....	12
6.	TECHNOLOGIA .....	13
7.	PRÓBNE OBCIĄŻENIA.....	15
8.	UWAGI .....	15
	PROJEKT WYKONAWCZY CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	16

dla budowy drogi pomiędzy ul. Kochanowskiego a ul. Kolejową wraz  
z mostem tymczasowym na rzece Prudnik w ramach zadania pn.:  
„Budowa drogi wraz z przeprawą mostową”

---

## WYKAZ RYSUNKÓW

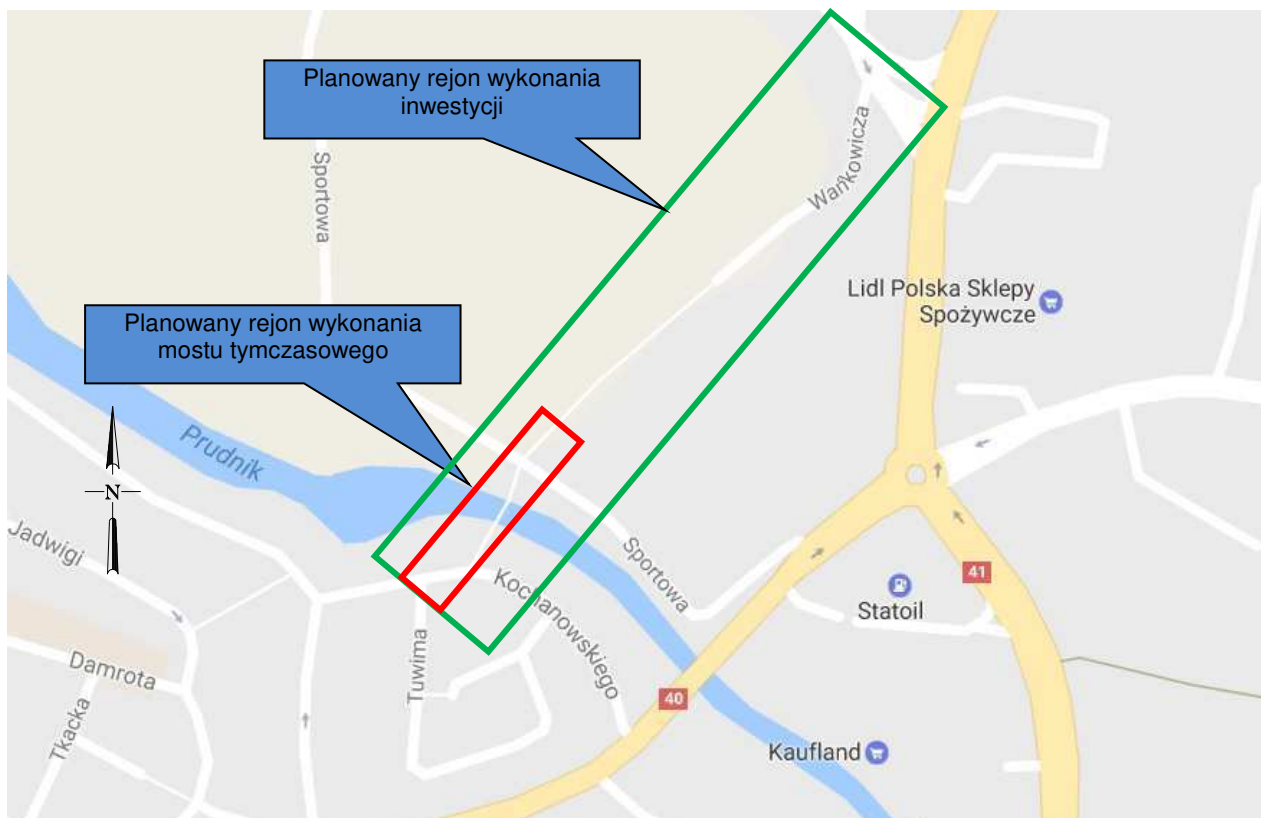
### PROJEKT WYKONAWCZY

Nr	Tytuł rysunku	Nr str.
M-01	Rysunek ogólny – przekrój podłużny i poprzeczny	17
M-02	Podpory P1 i P3	18
M-03	Podpora P2	19
M-04	Tyczenie podpór	20
D-01	Profil podłużny	21
D-02	Przekroje charakterystyczne	22
D-03	Plan sytuacyjny	23

dla budowy drogi pomiędzy ul. Kochanowskiego a ul. Kolejową wraz z mostem tymczasowym na rzece Prudnik w ramach zadania pn.: „Budowa drogi wraz z przeprawą mostową”

## 1. PRZEDMIOT, CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

**Przedmiotem** opracowania jest ulica Wańkowicza w miejscowości Prudnik. Na rys. 1.1 pokazano lokalizację inwestycji, a na fotografii 1.2 przedstawiono widok lokalizacji, w której planowane jest wykonanie mostu tymczasowego.



Rys. 1.1. Lokalizacja obiektu i drogi na mapie



Rys. 1.2 Widok na kładkę obok, której jest planowane miejsce wykonania przeprawy tymczasowej

dla budowy drogi pomiędzy ul. Kochanowskiego a ul. Kolejową wraz z mostem tymczasowym na rzece Prudnik w ramach zadania pn.: „Budowa drogi wraz z przeprawą mostową”

---

**Celem** niniejszego opracowania jest wykonanie projektu wykonawczego dla budowy przeprawy tymczasowej przez rzekę Prudnik.

**Zakres niniejszego opracowania obejmuje:**

- rozbiórkę budynku dawnej kasy biletowej i fragmentu ogrodzenia,
- wycinkę zieleni,
- zabezpieczenie infrastruktury technicznej znajdującej się w obszarze projektowanej inwestycji,
- budowę mostu tymczasowego wraz z dojazdami.

**Efektem** realizacji będzie zapewnienie przeprawy przez rzekę Prudnik dla pojazdów do 3,5 t oraz pojazdów ratowniczych (dla jednego kierunku ruchu od strony ulicy Kochanowskiego w kierunku ulicy Kolejowej) na potrzeby czasowej organizacji ruchu w trakcie realizacji przebudowy sąsiedniego mostu w ciągu DK40.

## 2. PODSTAWY OPRACOWANIA

### 2.1 PODSTAWY FORMALNE

- Umowa nr ZP-I.272. 4. 2017 z dnia 5.04.2017 r. zawarta pomiędzy Zamawiającym: Gminą Prudnik, ul. Kościuszki 3, 48-200 Prudnik, a Wykonawcą: FASYS Mosty Sp. z o.o., ul. Powstańców Śląskich 139A/3, 53-317 Wrocław.

### 2.2 PODSTAWY TECHNICZNE

- Wizja lokalna, pomiary inwentaryzacyjne oraz dokumentacja fotograficzna,
- SPECYFIKACJA ISTOTNYCH WARUNKÓW ZAMÓWIENIA PUBLICZNEGO dla postępowania przeprowadzanego w trybie przetargu nieograniczonego (w procedurze jak dla wartości zamówienia poniżej równowartości kwoty 209 000 EURO) na realizację zadania.: Wykonanie dokumentacji projektowej budowy drogi wraz z przeprawą mostową.

### 2.3 OBOWIĄZUJĄCE PRZEPISY, NORMY ORAZ LITERATURA TECHNICZNA

Dokumentację opracowano stosując wytyczne Inwestora, obowiązujące przepisy, normy oraz zalecenia zawarte w literaturze technicznej.

### 3. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Obszar inwestycji zlokalizowany jest w miejscowości Prudnik w ciągu ul. Wańkowicza.

Na całej długości zapewniony jest ruch pieszych, a na odcinkach stanowi ona także dojazd do garaży i zakładu „Pionier”. Obszar robót obejmuje koryto rzeki Prudnik, jego wały przeciwpowodziowe, zielony teren zawala oraz obszary o większym stopniu zurbanizowania w sąsiedztwie skrzyżowań z ul. Kochanowskiego i ul. Kolejową.

W ramach inwestycji przewiduje się rozbiórkę budynku dawnej kasy biletowej oraz sąsiadującego z nią ogrodzenia na długości około 45 m.

### 4. PROJEKTOWANY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

#### 4.1 POWIERZCHNIA TERENU

W wyniku przeprowadzenia zamierzonej inwestycji powierzchnia terenu zostanie przekształcona zgodnie z projektowanym profilem drogi. Część zieleni porastającej tereny zawala zostanie wykarczowana, a na jej miejscu pojawi się nasyp pod dojazd do wyniesionego ponad koronę wału północnego przyczółka mostu. Na pozostałych obszarach przewiduje się mniejszą ingerencję w powierzchnię terenu jako, że w stanie istniejącym obszary te również stanowią nawierzchnię utwardzoną.

Cała inwestycja zlokalizowana jest w obszarze gminy Prudnik i obejmuje swoim zakresem działki ewidencyjne zaznaczone na rys Z-01 w Projekcie budowlanym. Własności gruntu opisują wypisy z rejestru gruntów stanowiące załącznik do Projektu budowlanego.

#### 4.2 ZAKRES ROBÓT ROZBIÓRKOWYCH

Przed przystąpieniem do robót drogowych należy rozebrać budynek dawnej kasy biletowej wraz z sąsiadującym z nim ogrodzeniem o długości ok. 45 m. W ramach inwestycji należy odtworzyć ogrodzenie wraz z furtką w lokalizacji wskazanej na Planie Sytuacyjnym.

#### 4.3 UKŁAD KOMUNIKACYJNY

W wyniku prowadzonej przebudowy mostu w ciągu drogi krajowej DK 40 tymczasowo zmieni się układ komunikacyjny. Projektowany most tymczasowy zapewni ruch jednokierunkowy dla pojazdów osobowych do 3,5 t oraz pojazdów ratowniczych od ul. Kochanowskiego do ul. Kolejowej. Jednocześnie zachowany zostanie ruch dwukierunkowy do zakładu „Pionier”.

#### 4.4 ODWODNIENIE I ODPROWADZENIE WÓD DESZCZOWYCH

Odwodnienie projektuje się jako powierzchniowe. Nawierzchnię mostu wykonaną z dyliny drewnianej traktuje się jako nieuszczelną. Woda z powierzchni mostu odprowadzana będzie bezpośrednio do rzeki. Na odcinkach dojazdowych wody za pomocą spadków poprzecznych odprowadzane będą na skarpy. Jedynie na odcinku pomiędzy zakładem „Pionier” a ul. Kolejową odwodnienie będzie realizowane za pomocą spadków porzecznych i podłużnych do wpustów istniejącej kanalizacji deszczowej.

#### 4.5 KOLIZJE I ICH ROZWIĄZANIE

W obszarze prowadzenia robót budowlanych występują następujące sieci istniejące:

- Sieć gazowa,
- Sieć wodociągowa,

dla budowy drogi pomiędzy ul. Kochanowskiego a ul. Kolejową wraz z mostem tymczasowym na rzece Prudnik w ramach zadania pn.: „Budowa drogi wraz z przeprawą mostową”

---

- Sieć elektroenergetyczna,
- Sieć kanalizacji deszczowej,

Nie planuje się przebudowy żadnej z powyższych sieci. W bezpośrednim sąsiedztwie południowego przyczółka mostu znajduje się sieć kanalizacji deszczowej oraz wodociąg. Przed przystąpieniem do robót należy dokonać inwentaryzacji aby ustalić dokładną lokalizację sieci. W celu uniknięcia kolizji z wodociągiem grodzice bezpośrednio nad nim oraz w wymaganej strefie ochronnej należy pogrążyć na niepełną długość bądź całkowicie z nich zrezygnować na rzecz np. palisady drewnianej, po konsultacji z Projektantem.

W przypadku natrafienia na niezidentyfikowane urządzenia i sieci uzbrojenia podziemnego podczas prowadzenia prac związanych z przebudową zostaną one zabezpieczone lub przełożone w nowe lokalizacje zgodnie z zaleceniami i po uzgodnieniu z zarządcami poszczególnych sieci.

#### 4.6 PROJEKTOWANA ZIELEŃ

Na obszarze objętym inwestycją planowana jest wycinka zieleni kolidującej bezpośrednio z projektowanymi dojazdami do obiektu tymczasowego. Zinwentaryzowana zieleń charakteryzuje się dużą różnorodnością – w skład gatunkowy wchodzi m.in. wierzba kępina, orzech włoski, topola czarna, topola osika, czeremcha, dzika róża, klon, a także pospolite gatunki krzewów i traw. Drzewa występują w postaci skupisk o dużej ilości pni w małych obwodach. Żadna z pozycji nie kwalifikuje się do pozwolenia na wycinkę, dlatego na Planie sytuacyjnym zaznaczono ogólnie powierzchnie zieleni do wykarczowania.

Powierzchnie pomiędzy poszczególnymi ciągami komunikacyjnymi należy zagospodarować jako powierzchnie zielone. Powierzchnia takie powstaną w obrębie skrzyżowania ul. Kochanowskiego z ul. Wańkowicza oraz na wysokości zakładu „Pionier”. Po sfrezowaniu nawierzchni asfaltowej bądź rozbiórce nawierzchni z kostki brukowej wraz z podbudowami tereny te należy zreprofilować do projektowanego układu komunikacyjnego, a następnie zahumusować i obsiać trawą.

### 5. STAN PROJEKTOWANY

#### 5.1 PRACE PRZYGOTOWAWCZE

Przed przystąpieniem do prac budowlanych należy przygotować plac budowy. Istniejące oznakowanie pionowe kolidujące z przedmiotową inwestycją, a nie przewidziane do usunięcia, należy rozebrać i zabezpieczyć, a po wykonaniu robót budowlanych ponownie zamontować zgodnie z projektem stałej organizacji ruchu.

#### 5.2 STAN PROJEKTOWANY – BRANŻA DROGOWA

##### 5.2.1 Parametry projektowanej drogi

Projektowana droga posiadać będzie następujące parametry:

- szerokość jezdni na odc. jednokierunkowym ok. 3,5 m,
- szerokość jezdni na odc. dwukierunkowym ok. 5,5 m,
- kategoria ruchu KR 2,
- klasa techniczna drogi D,
- przyjęta prędkość projektowa  $V_p=30$  km/h.



dla budowy drogi pomiędzy ul. Kochanowskiego a ul. Kolejową wraz z mostem tymczasowym na rzece Prudnik w ramach zadania pn.: „Budowa drogi wraz z przeprawą mostową”

### 5.2.2 Opis rozwiązania drogowego

Całkowita długość odcinka drogowego w obszarze inwestycji wynosi 289 m. Składają się na nią odcinki nowoprojektowane, odcinki do przebudowy oraz odcinki istniejące, do których należy się dowiązać. Dojazd do mostu zapewniony będzie poprzez ok. 20-metrowy odcinek drogi - dwukierunkowy na krótkim odcinku od skrzyżowania z ul. Kochanowskiego do zjazdu indywidualnego, a następnie jednokierunkowy w kierunku mostu. Od zjazdu z mostu projektuje się 128-metrowy odcinek drogi o szerokości jezdni 3,5 m prowadzący do brukowanego placu przed zakładem „Pionier”. Ze względu na wyniesienie konstrukcji mostu ponad koronę wału odcinek ten będzie przebiegał po nasypie ze skarpami o nachyleniu 1:1,5. Odcinek ten charakteryzuje się spadkiem daszkowym 2%, a odwodnienie będzie realizowane przez grawitacyjne odprowadzenie wód na pobocza. Projektuje się pobocza o szerokości 1,45 m z zamontowaniem obustronnych barier ochronnych, oraz 0,75 m na odcinkach gdzie bariery nie są wymagane. Na wysokości zakładu „Pionier” następuje przejście na ruch dwukierunkowy. Istniejący odcinek drogi o długości ok. 54 m prowadzący do placu parkingowego przy ul. Kolejowej zostanie poszerzony do 5,5 m szerokości jezdni ograniczonej obustronnym krawężnikiem. Spadek poprzeczny projektuje się jako jednostronny z przejściem na daszkowy odwrócony na wysokości istniejącego wpustu drogowego kanalizacji deszczowej. Dalszy ruch zostanie poprowadzony przez istniejący plac parkingowy z zastosowaniem separatorów U-25 w celu wygrozdzenia jezdni na istniejącej nawierzchni. Wszelkie elementy znajdujące się w obszarze placu parkingowego a kolidujące z projektowanym układem komunikacyjnym, takie jak istniejące znaki pionowe, słupki chodnikowe, pojemniki na śmieci itp. należy trwale zdemontować lub przenieść poza obszar kolizji. Dotyczy to między innymi krawężników i obrzeży betonowych wyznaczających strefę parkingową, które z uwagi na konieczność zapewnienia przejezdności dla ciągników siodłowych z naczepą znalazły się w korytarzu ruchu dla pojazdów skręcających w prawo z ul. Wańkowicza w ul. Kolejową. Należy je rozebrać, a teren zniwelować i odtworzyć na nim nawierzchnię z kostki betonowej.

### 5.2.3 Konstrukcja nawierzchni

Nowoprojektowane odcinki jezdni planuje się wykonać w nawierzchni bitumicznej. Odcinek istniejący poszerzany do 5,5 m zaprojektowano z kostki betonowej, przy częściowym wykorzystaniu materiału z rozbiórki istniejącej nawierzchni. Przyjęto wykonanie jezdni na wszystkich odcinkach drogowych o konstrukcji dla obciążenia ruchem kategorii KR2.

#### Projektuje się następującą konstrukcję jezdni na odc. nowoprojektowanych:

- Warstwa ściernalna z mieszanki mineralno-asfaltowej AC11S 50/70 - 4 cm,
- Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W 50/70 - 8 cm ,
- Warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C<sub>90/3</sub> - 20 cm.

#### Projektuje się następującą konstrukcję jezdni poszerzanej:

- Warstwa ściernalna z kostki betonowej - 8 cm,
- Podsyпка cement.-piaskowa 1:3 - 4 cm ,
- Warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C<sub>90/3</sub> - 20 cm.

Na całym odcinku drogowym pod ww. warstwami nawierzchni należy zastosować grunt G1 lub doprowadzić podłoże do grupy nośności G1.

#### **5.2.4 Nasypy drogowe**

Nasypy drogowe należy wykonać zgodnie z wymaganiami podanymi w Normie PN-S-02205:1998 Roboty ziemne. Wymagania i badania.

Grunty z wykopów nie są przeznaczone do wbudowania w zasadniczy korpus drogowy. Humus przeznaczony jest do wykorzystania na zahumusowanie powierzchni po zakończonych robotach natomiast nadmiar humusu do wywiezienia.

Roboty ziemne należy bezwzględnie prowadzić z zachowaniem bezpieczeństwa użytkowników dróg.

Zaprojektowano nasypy drogowe o nachyleniu skarp 1:1,5.

#### **5.2.5 Pobocza**

Założono pobocza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 mm w obrębie skarp przy dojazdach do obiektu o szerokości 1,45 m na odcinkach gdzie wymagane są bariery ochronne oraz pobocze z kruszywa o szerokości 0,75 m na długości poszerzanego odcinka jezdni pomiędzy placem przy zakładzie Pionier, a placem parkingowym przy ul. Kolejowej. Na odcinkach gdzie jest to wymagane zastosowano bariery ochronne typu N1W1A.

#### **5.2.6 Chodniki**

W ramach inwestycji planuje się zachować istniejący chodnik biegnący po kładce i wzdłuż drogi. W celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu pieszych, na odcinku projektowanej drogi dwukierunkowej zostanie on przedłużony do schodów pod budynkami mieszkalnymi (z wyłączeniem zjazdu indywidualnego na działkę nr 984/1). Odcinek ten wykonać należy z warstw odpowiadających istniejącemu chodnikowi (kostka). Przy zejściu z kładki w kierunku ul. Kochanowskiego w miejscu kolizji z projektowanym dojazdem do mostu powstanie przejście dla pieszych i chodnik prowadzący wzdłuż ściany budynku mieszkalnego do istniejącego chodnika. Należy go wykonać jako bitumiczny, z warstwami jak pod drogą z wyłączeniem warstwy wiążącej z betonu asfaltowego (AC 16 W) .

#### **5.2.7 Zjazdy indywidualne**

Założono odtworzenie trzech zjazdów indywidualnych i wykonanie jednego zjazdu publicznego. Zjazdy projektuje się jako pojedynczy pas ruchu o szerokości min 3,0 m. Nawierzchnię zjazdów projektuje się analogicznie do nawierzchni odcinka drogi, na którym występują.

### **5.3 STAN PROJEKTOWANY – BRANŻA INŻYNIERYJNA MOSTOWA**

#### **5.3.1 Dane ogólne**

Inwestycja w swoim zakresie zakłada wybudowanie mostu tymczasowego na czas wykonania przebudowy obiektu w ciągu drogi krajowej DK40. Obiekt będzie zapewniał przejazd dla samochodów osobowych do 3,5 t oraz pojazdów ratowniczych dla jednego kierunku ruchu od strony ulicy Kochanowskiego w kierunku ulicy Kolejowej w Prudniku. Ruch pieszy w dalszym ciągu będzie poprowadzony po istniejącej kładce. Lokalizacja obiektu przewidywana jest od strony wody górnej istniejącej kładki, pomiędzy miejscem na wschód od słupa energetycznego na przyczółku północnym, a terenem między kładką i garażami na przyczółku południowym.

dla budowy drogi pomiędzy ul. Kochanowskiego a ul. Kolejową wraz z mostem tymczasowym na rzece Prudnik w ramach zadania pn.: „Budowa drogi wraz z przeprawą mostową”

---

Obiekt zaprojektowano jako dwuprzęsłowy z elementów stalowych składanych typu MS-22-80. System ten stanowi zmodernizowaną wersję mostu Bailey'a czyli przenośnego prefabrykowanego mostu kratownicowego zaprojektowanego na potrzeby wojskowe do pokonywania przeszkód do rozpiętości 60 m. Podpora pośrednia zostanie usytuowana w strefie przybrzeżnej głównego koryta rzeki.

Dopuszcza się zastosowanie innej konstrukcji pod warunkiem spełnienia parametrów i wymagań określonych w niniejszym projekcie, uzgodnieniach i decyzjach administracyjnych, oraz projekcie wykonawczym. W przypadku zmiany, wybór konstrukcji wymaga akceptacji Inwestora.

### 5.3.2 Główne parametry geometryczne

Projektowany most posiadać będzie następujące parametry:

- |   |              |
|---|--------------|
| - klasa drogi                           | D            |
| - klasa obciążenia                      | „B”          |
| - rozpiętość teoretyczna                | ok. 50,0 m,  |
| - szerokość użytkowa jezdni na obiekcie | min. 3,6 m   |
| - szerokość całkowita mostu             | ok. 5,5 m,   |
| - wysokość konstrukcyjna                | ok. 3,1 m,   |
| - światło poziome                       | ok. 24,90 m, |
| - kąt skrzyżowania z przeszkodą         | ok. 80°.     |

### 5.3.3 Przeznaczenie obiektu

Obiekt umożliwi przekroczenie przeszkody jaką jest rzeka Prudnik przez ruch kołowy pojazdów osobowych do 3,5 t oraz ratowniczych, w jednym kierunku podczas przebudowy mostu w ciągu drogi krajowej DK40.

### 5.3.4 Nośność obiektu

Zgodnie z zał. nr 2 do Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie, do obliczeń sprawdzających konstrukcje nośne składanych obiektów mostowych przyjęto pionowe obciążenia taborem samochodowym klasy B ze współczynnikami jak dla układu wyjątkowego i klasy C ze współczynnikami jak dla układu podstawowego.

### 5.3.5 Forma architektoniczna

Głównym czynnikiem wpływającym na formę architektoniczną i ukształtowanie w planie jest funkcja obiektu.

Projektowany most ma charakter typowy dla wojskowych obiektów tymczasowych. Budowla nie zawiera w sobie elementów ozdobnych, a jej kolorystyka zostanie utrzymana w stonowanych barwach szarości.

Tymczasowy charakter mostu sprawia, że jego forma ma wynikać przede wszystkim z uwarunkowań praktycznych, a nie estetycznych.

### 5.3.6 Kolorystyka

Przewiduje się następującą kolorystykę:

- nawierzchnia jezdni: naturalny kolor drewna,
- konstrukcja stalowa: ciemny szary,
- **ostateczny wybór kolorystyczny należy do Inwestora przed wbudowaniem.**

### 5.3.7 Konstrukcja mostu

#### 5.3.7.1 Ustrój nośny

Ustrój ma schemat belki ciągłej, dwuprzęsłowej o rozpiętościach teoretycznych poszczególnych przęseł ok. 22 i 28 m. Most zaprojektowano z elementów stalowych składanych typu MS-22-80 Dźwigary główne przęseł mostu zaprojektowano jako dwusienne dwupiętrowe połączone za pomocą stalowych poprzecznic, na których zamontowane zostaną stalowe podłużnice i dylina drewniana stanowiąca pokład.

#### 5.3.7.2 Podpory

W rozwiązaniu dla przykładowej konstrukcji, posadowienie skrajne przewiduje się na betonowych płytach drogowych w obudowie z grodziec stalowych, natomiast podporę pośrednią jako posadowienie na palach stalowych wypełnionych betonem.

Ścianki szczelne przyczółków skrajnych zaprojektowano z grodziec o długościach: ścianka otaczająca płyty drogowe podłożyskowe 8,0 m, ścianki zabezpieczające nasyp na dojazdach 8,7 m.

Zarówno pale stalowe stanowiące konstrukcję podpory pośredniej jak i ścianki szczelne przyczółków skrajnych należy pogrążyć za pomocą wciskania. Pod każdy z dźwigarów głównych projektuje się układ 4 pali stalowych prefabrykowanych wypełnionych betonem. Pale należy połączyć ze sobą za pomocą skratowania z kątowników stalowych i zwińczyć ryglami stalowymi w podporę pośrednią.

Pojedynczy pal podpory pośredniej powinien posiadać nośność  $\geq 300$  kN (wyciąg z obliczeń dołączono do *Projektu budowlanego*).

Pospółkę w przyczółkach skrajnych zagęszczać warstwami. Wskaźnik zagęszczenia zasyпки  $I_s > 1,0$  przy gęstości objętościowej  $< 21,0$  kN/m<sup>3</sup> i kącie tarcia wewnętrznego  $\phi > 32$ .

Grubość zagęszczanych warstw powinna wynosić:

- przy zagęszczaniu walcami wibracyjnymi lub ubijakami mechanicznymi – do 0,4 m
- przy zagęszczaniu lekkimi walcami – do 0,2 m

Po pogrążeniu ścianki i wykonaniu nasypów do rzędnej podanej w dokumentacji projektowej należy za ścianką ułożyć pięć warstw prefabrykowanych płyt drogowych stanowiących oparcie dla dźwigarów mostu. Kolejne 3 warstwy wraz z dębiną od strony łożyska mostu stanowić będą jednocześnie rolę ścianki zapleczonej i płyty przejściowej.

#### 5.3.7.3 Wyposażenie obiektu

##### Hydroizolacja i odwodnienie

Nie przewiduje się wykonania hydroizolacji na obiekcie. Odwodnienie projektuje się jako powierzchniowe. Nawierzchnię mostu wykonaną z dyliny drewnianej traktuje się jako nieuszczelną. Woda z powierzchni mostu odprowadzana będzie bezpośrednio do rzeki.

##### Nawierzchnia na obiekcie

Jezdnię mostu zaprojektowano z sosnowych bali drewnianych o klasie wytrzymałości C 27 zgodnie z Normą PN-EN 338:2009 drewno konstrukcyjne – klasy wytrzymałości.

Drewniane bale o wysokości  $h=9$  cm zaimpregnowane drewnochronem lub zestawem farby epoksydowej z wypełniaczem płatkowym oraz poliuretanowej o łącznej grubości pokrycia 180 (100 + 80)  $\mu$ m.

Nawierzchnię na obiekcie zaprojektowano w formie dyliny drewnianej wykonanej z desek (np. 9x18 cm) układanych na poprzecznicach drewnianych równolegle do osi podłużnej obiektu. Ze względu na łuki pionowe niwelety jezdni na dojazdach do mostu, może zajść konieczność zastosowania desek o mniejszej grubości na początku i na końcu mostu. W takim przypadku należy zastosować drewno o wyższej klasie wytrzymałości.

### **Elementy wyposażenia obiektu**

Zaprojektowano krawężniki po obu stronach jezdni wykonane z ceownika C120. Z uwagi na charakter konstrukcji nie planuje się montażu barier ochronnych.

### **Otoczenie obiektu**

W celu zminimalizowania ingerencji w koryto potoku nie planuje się wykonania umocnień skarp koryta ani dna. Na dojeździe do północnego przyczółka powstaną skarpy i stożki skarpowe o nachyleniu 1:1,5. W zakresie urządzania zieleni, przewidziano wycinkę drzew i krzewów z powierzchni przedstawionych na rysunku *Projekt Zagospodarowania Terenu*.

### **Urządzenia obce**

W obszarze prowadzenia robót budowlanych występują następujące sieci istniejące:

- Sieć gazowa
- Sieć wodociągowa
- Sieć elektroenergetyczna
- Sieć kanalizacji deszczowej

Nie planuje się przebudowy żadnej z powyższych sieci. W bezpośrednim sąsiedztwie południowego przyczółka mostu znajduje się sieć kanalizacji deszczowej oraz wodociąg. Lokalizację sieci na mapie należy traktować jako orientacyjną. Przed przystąpieniem do robót należy dokonać ręcznej inwentaryzacji aby ustalić dokładną lokalizację i przebieg sieci. W celu uniknięcia kolizji z wodociągiem grodziec bezpośrednio nad nim oraz w wymaganej strefie ochronnej należy pogrążyć na niepełną długość bądź całkowicie z nich zrezygnować na rzecz np. palisady drewnianej.

Z uwagi na bliskość budynków oraz słupa linii energetycznej prace przy pogrążaniu grodziec przyczółków i pali podpory pośredniej należy prowadzić poprzez wciskanie i z zachowaniem szczególnej ostrożności i kontroli przyległej infrastruktury i budynków.

W przypadku natrafienia na niezidentyfikowane urządzenia i sieci uzbrojenia podziemnego podczas prowadzenia prac związanych z przebudową zostaną one zabezpieczone lub przełożone w nowe lokalizacje zgodnie z zaleceniami i po uzgodnieniu z zarządcami poszczególnych sieci.

### **Oświetlenie obiektu**

Nie projektuje się oświetlenia na obiekcie.

## **6. TECHNOLOGIA**

Prace budowlane będą prowadzone przy wahadłowym systemie organizacji ruchu jedynie na poszerzanym odcinku jezdni. Na pozostałych obszarach prace nie kolidują z ruchem samochodowym

dla budowy drogi pomiędzy ul. Kochanowskiego a ul. Kolejową wraz z mostem tymczasowym na rzece Prudnik w ramach zadania pn.: „Budowa drogi wraz z przeprawą mostową”

---

Wykonanie rzeczywistego harmonogramu robót uzależnione jest od przyjętej przez wykonawcę technologii i będzie należało do jego obowiązków przed przystąpieniem do robót.

Do podstawowych prac budowlanych należą:

- a) Wprowadzenie czasowej organizacji ruchu,
- b) Organizacja placu budowy,
- c) Wycinka zieleni,
- d) Wykonanie przyczółków i podpory pośredniej mostu,
- e) Formowanie nasypów,
- f) Montaż konstrukcji mostu,
- g) Wykonanie prac rozbiórkowych,
- h) Wykonanie nowoprojektowanych odcinków drogi oraz poszerzenie istniejącego odcinka, ustawienie krawężników,
- i) Wykonanie projektowanej nawierzchni jezdni i zjazdów,
- j) Wprowadzenie stałej organizacji ruchu,
- k) Uporządkowanie terenu budowy.

Przed przystąpieniem do montażu konstrukcji przeszłowej mostu należy wytyczyć punkty podparcia.

Do montażu tymczasowego mostu technologicznego należy użyć dźwigu o udźwigu dostosowanym do montowanych elementów. Konstrukcję przeszłową konstrukcji tymczasowego mostu należy montować na placu montażowym zespołem przeszkolonych pracowników w zakresie przestrzegania przepisów BHP z aktualnymi badaniami lekarskimi dopuszczającymi do prac na wysokości powyżej 3,5 m.

Zakładana kolejność prac przy budowie mostu tymczasowego z konstrukcji mostów składanych:

- urządzenie placu montażowego na dojeździe;
- montaż dziobu montażowego;
- montaż konstrukcji mostu i nasuwanie jej na miejsce posadowienia;
- opuszczanie mostu tymczasowego na łożyska mostu;
- montaż podłużnic, pokładu i krawężników mostu;
- wykonanie opierzenia przy wjazdach na tymczasowy most objazdowy;
- wykonanie najazdów na most.

Demontaż mostu należy przeprowadzić w odwrotnej kolejności do montażu opisanego powyżej.

Utrzymanie mostu należy realizować poprzez:

- przeglądy codzienne i okresowe;
- sporządzanie raportu co miesiąc o stanie technicznym mostu;
- sukcesywne usuwanie gromadzącej się ziemi na jezdni mostu;
- dokręcaniu złączy belkowych, tężników i śrub pasowych;
- zabezpieczeniu przejazdów pojazdów gąsienicowych poprzez układanie desek, sklejki lub taśm gumowych na drewnianej jezdni mostu technologicznego.

## 7. PRÓBNE OBCIĄŻENIA

Z uwagi na długości teoretyczne przęseł mostu przekraczające 20 m, zgodnie z normą *PN-89/S-10050 „Obiekty mostowe. Konstrukcje stalowe. Wymagania i badania”* po wykonaniu konstrukcji obiektu, a przed oddaniem do użytkowania wymagane jest przeprowadzenia próbnego obciążenia statycznego w celu sprawdzenia poprawności wykonania i oceny zgodności pracy przedmiotowego obiektu z założeniami przyjętymi w projekcie.

Próbnemu obciążeniu należy poddać również jeden wybrany pał podpory pośredniej.

Próbne obciążenie pali oraz konstrukcji obiektu należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami na podstawie zatwierdzonego projektu próbnego obciążenia opracowanego przez Wykonawcę.

## 8. UWAGI

Wykonawca przed przystąpieniem do robót ma obowiązek zapoznać się z przedmiotową dokumentacją projektową w celu zapoznania się z warunkami prowadzenia robót, oraz dokumentacjami integralnymi jak m.in. opracowanie: *Szczegółowe specyfikacje techniczne ..., itp.*

Wykonawca robót przed przystąpieniem do prac budowlanych jest zobowiązany do wykonania pomiarów kontrolnych w zakresie sytuacyjno-wysokościowym, a w szczególności weryfikacji rzędnych włączeń do istniejącego układu komunikacyjnego. Bezwzględnie należy również dokonać ręcznej inwentaryzacji sieci wodociągowej w zakresie sytuacyjno-wysokościowym pod kątem wykonania posadowienia mostu. Wykonawca przewidzi również inwentaryzację innych sieci zlokalizowanych na planie sytuacyjnym bądź PZT. Wykonawca rozwiąże w we własnym zakresie ew. kolizje z tymi sieciami w porozumieniu z Gestorami sieci. Sieci pod drogami należy zabezpieczyć w porozumieniu z Gestorami Sieci np. rurami osłonowymi.

Teren robót powinien być odpowiednio odwodniony. Krawężniki należy układać na ławie betonowej z zachowaniem 5 mm szczeliny między sąsiednimi elementami betonowymi bez wypełniania spoin na odcinkach prostych.

Podczas wykonywania robót związanych z budową obiektu należy przestrzegać norm krajowych, wymagań technicznych i ustawowych dotyczących bezpieczeństwa pracy. Wykonawca musi zapewnić uwzględnienie zawartych w przepisach zasad bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w procesie budowy z uwzględnieniem specyfiki przyjętej technologii i użytych maszyn. Za bezpieczeństwo i ochronę zdrowia w trakcie budowy odpowiada Kierownik Budowy, który musi spełnić wymagania Prawa budowlanego.

Teren budowy powinien być ogrodzony i zabezpieczony przed wejściem osób postronnych, a tablica budowy z umieszczonymi na niej numerami alarmowymi powinna być ustawiona w miejscu widocznym.

Kolorystykę elementów konstrukcji należy uzgadniać z Zamawiającym na etapie realizacji.

Po zakończeniu prac, teren inwestycji należy uporządkować i pozostawić wszystkie elementy w stanie nie pogorszonym.

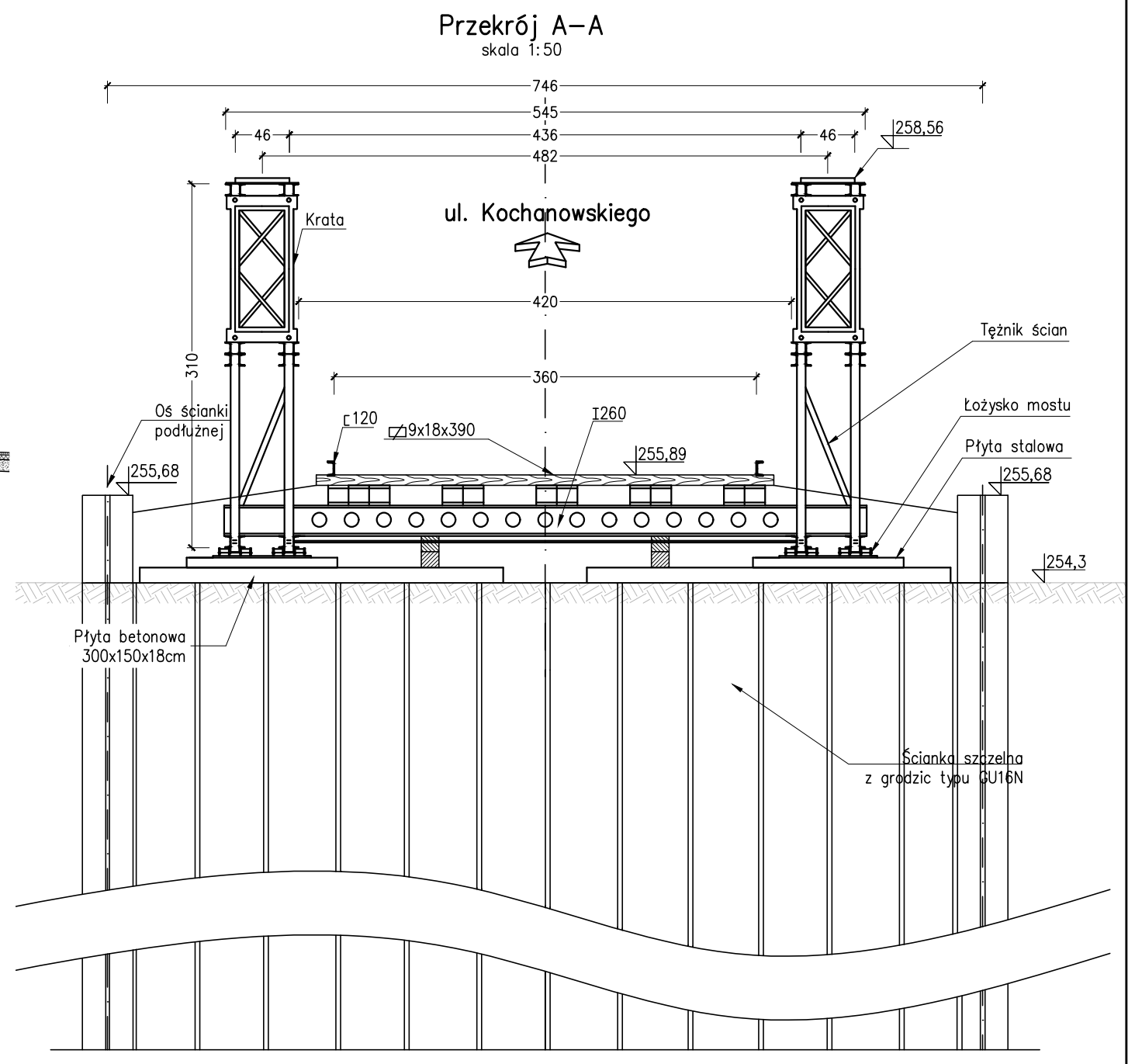
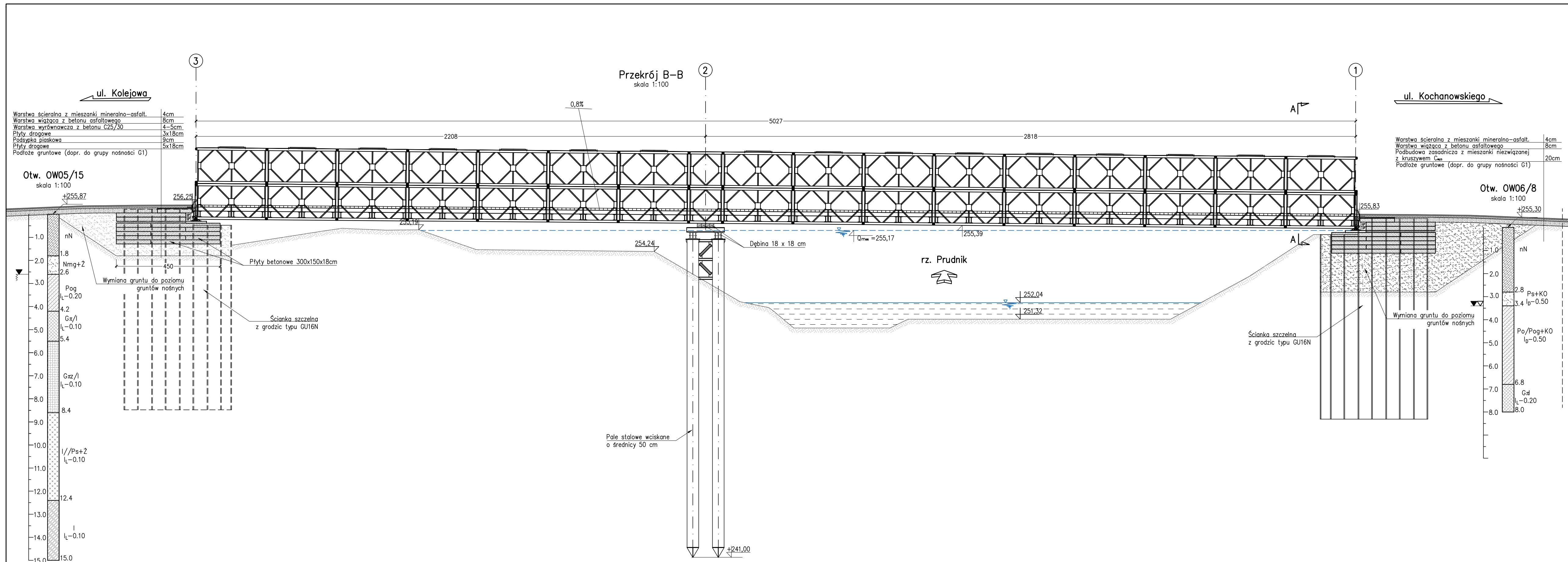
dla budowy drogi pomiędzy ul. Kochanowskiego a ul. Kolejową wraz  
z mostem tymczasowym na rzece Prudnik w ramach zadania pn.:  
*„Budowa drogi wraz z przeprawą mostową”*

---

# PROJEKT WYKONAWCZY

## CZĘŚĆ RYSUNKOWA



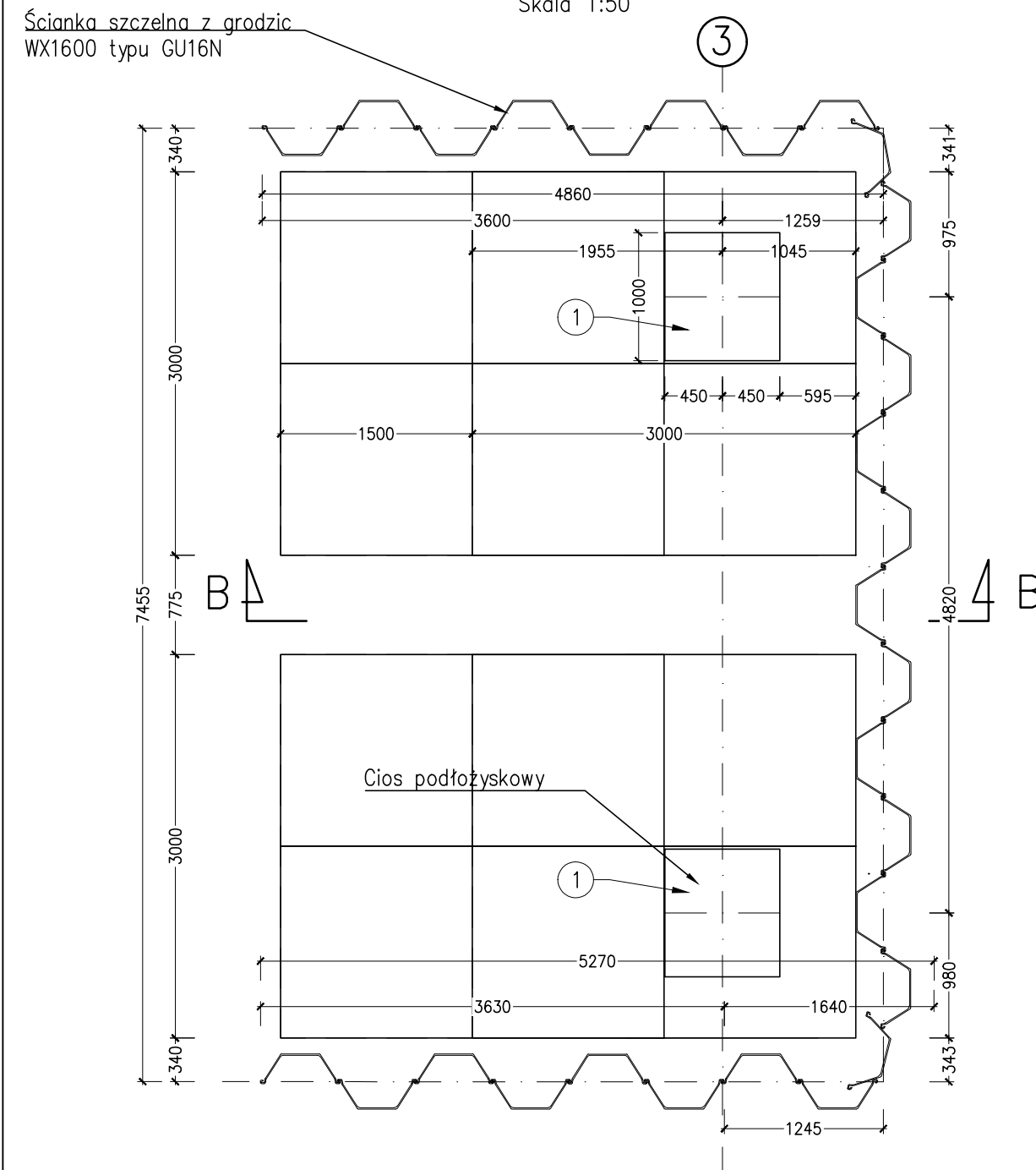


- UWAGI:**
1. Wymiary podano w cm.
  2. Poziom lustra wody 252,04m n.p.m. – zmierzony dnia 19.05.2017 r.
  3. Zarówno pale posiadawienia pośredniego jak i grodzice stalowe należy pogrzącać poprzez wciskanie.
  4. Rysunek stanowi jedynie przykład rozwiązania konstrukcyjnego. Ostateczny wybór konstrukcji należy do Wykonawcy w porozumieniu z Inwestorem
  5. Rysunek rozpatrywać łącznie z opisem i pozostałymi rysunkami przedmiotowego opracowania.

INWESTOR:	Gmina Prudnik ul. Kościuszki 3, 48-200 PRUDNIK		
JEDNOSTKA PROJEKTOWA:	FASYS MOSTY Sp. z o.o. ul. Powstańców Śląskich 139A/3, 53-317 WROCLAW		
OBIEKT:	Tymczasowa przeprawa mostowa wraz z dojazdami		
STADIUM:	PROJEKT WYKONAWCZY	nr rys:	M-01
TYTUŁ RYSUNKU:	Rysunek ogólny – przekrój poprzeczny i podłużny mostu		
STANOWSKO	IMIĘ I NAZWISKO	NR UPRAWNIEN	data: 09.2017 skala: 1:50, 1:100
PROJEKTANT: <small>(główny projektant)</small>	mgr inż. Szymon Gruba	119/DOŚ/09	podpis: <i>S. Gruba</i>
PROJEKTANT: <small>(branża inżynierska)</small>	mgr inż. Adam Stępniewicz	97/DOŚ/07	podpis: <i>A. Stępniewicz</i>
OPRACOWAŁ: <small>(branża inżynierska)</small>	mgr inż. Katarzyna Rojek	-	podpis: <i>Rojek</i>

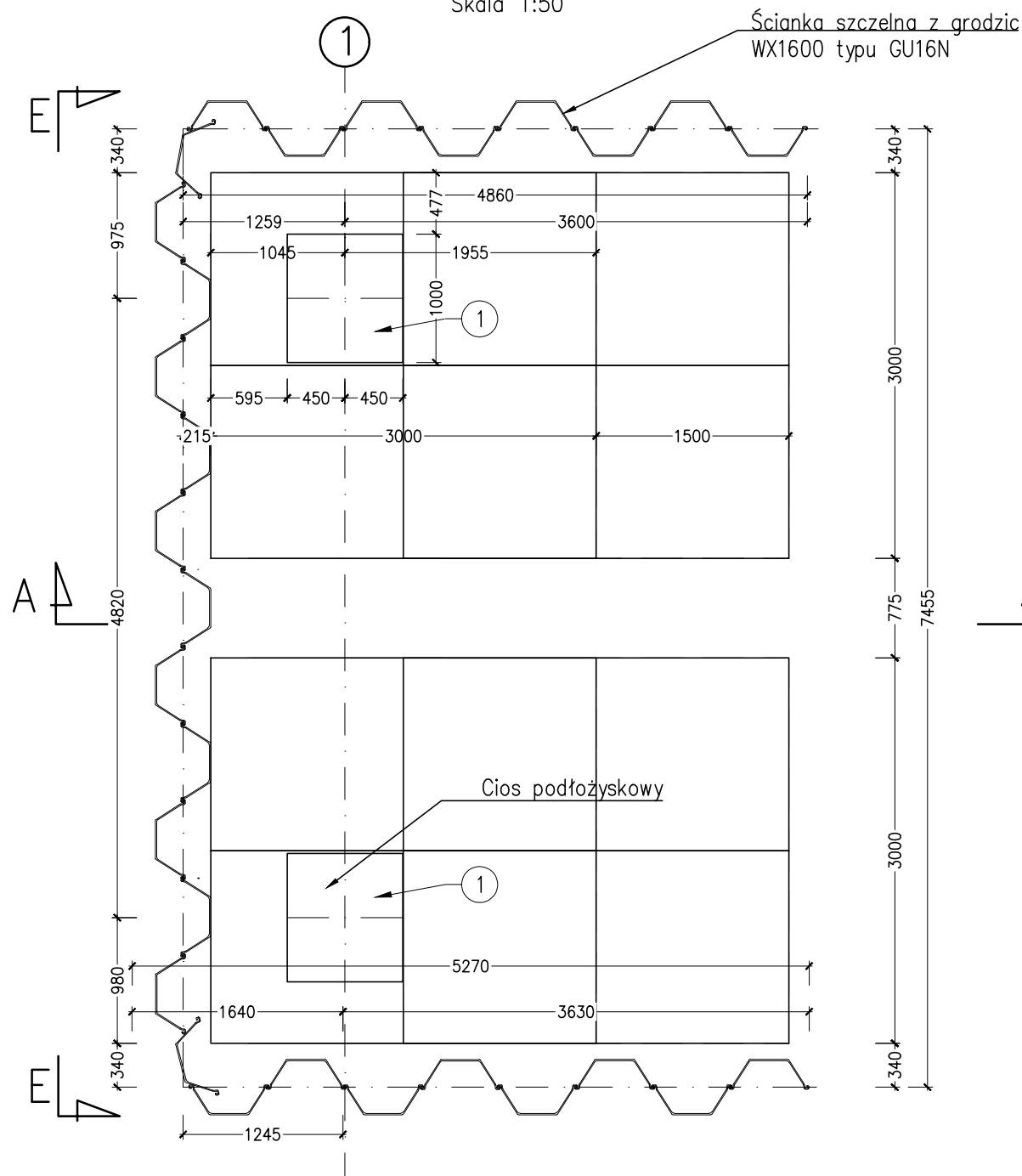
### Przekrój D-D

Skala 1:50



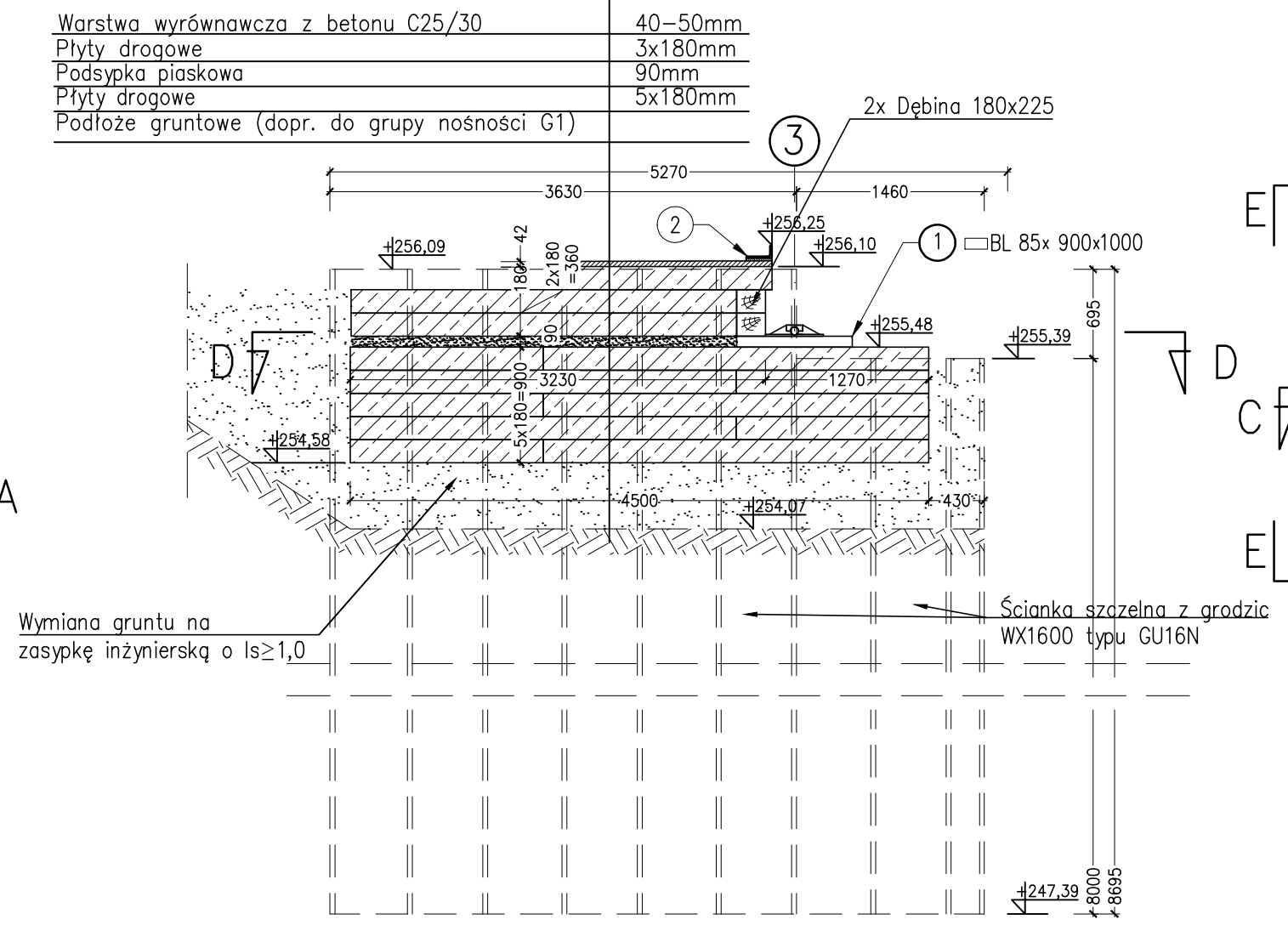
### Przekrój C-C

Skala 1:50



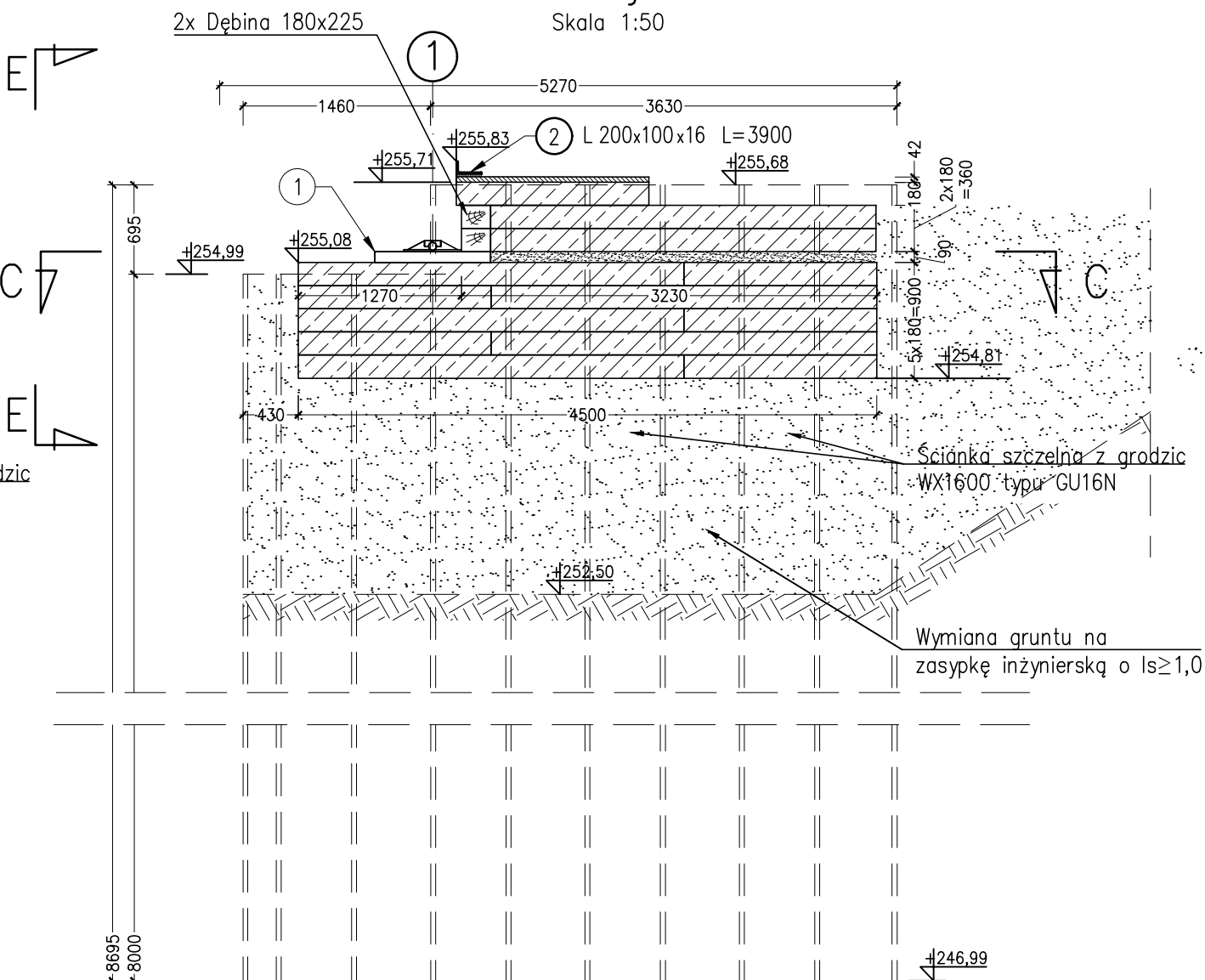
### Przekrój B-B

Skala 1:50



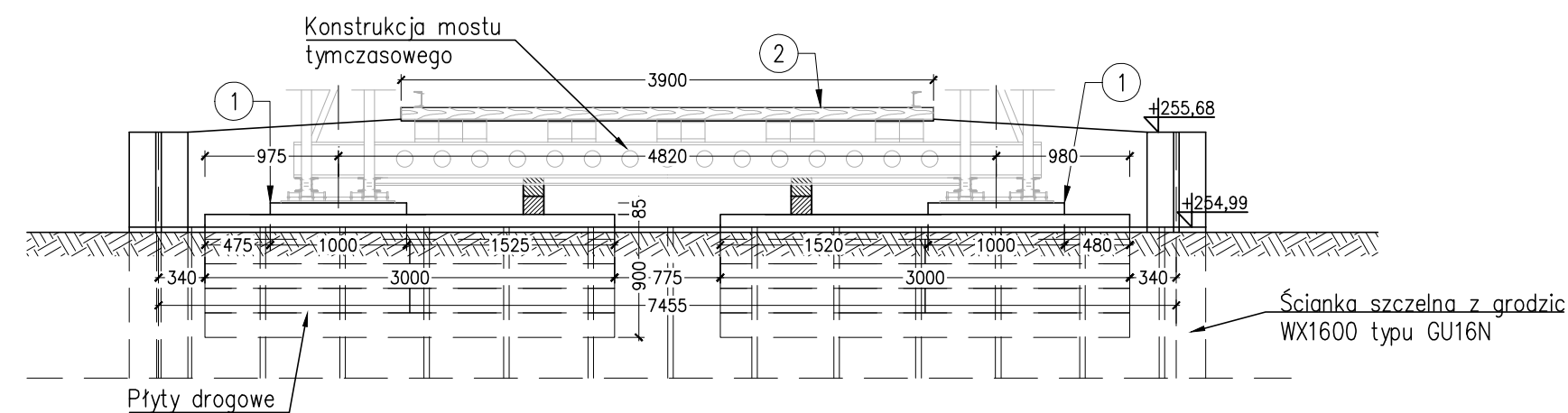
### Przekrój A-A

Skala 1:50



### Przekrój E-E

Skala 1:50



#### Uwagi:

1. Wymiary podano w mm.
2. Do wykonania konstrukcji stalowej należy opracować rysunki warsztatowe, oraz projekt montażu konstrukcji.
3. Wszystkie elementy montażowe segmentów wysyłkowych należy zaprojektować w ramach projektu warsztatowego po ostatecznym podziale konstrukcji na elementy o gabarytach dostosowanych do możliwości transportowych i montażowych Wykonawcy.
4. Przed przystąpieniem do robót ziemnych należy zweryfikować i podwieść w terenie położenie sieci podziemnych.
5. W przypadku kolizji grodzic z sieciami (np. rurą wodociągową) należy w tym miejscu zrezygnować z grodzicy. Wolną przestrzeń należy zabezpieczyć przez obsypywaniem się gruntu wg. rozwiązania Wykonawcy.
6. Poziom wymiany gruntu należy potwierdzić w terenie. Wymianę gruntu należy wykonać do poziomu gruntów nośnych.
7. Grodzice należy pogrzązać metodą wciskania.
8. Przekrój E-E dotyczy podpory P1. Dla P3 przekrój jest analogiczny.
9. Rozpatrywać z opisem technicznym oraz pozostałymi rysunkami opracowania.

#### Materiały:

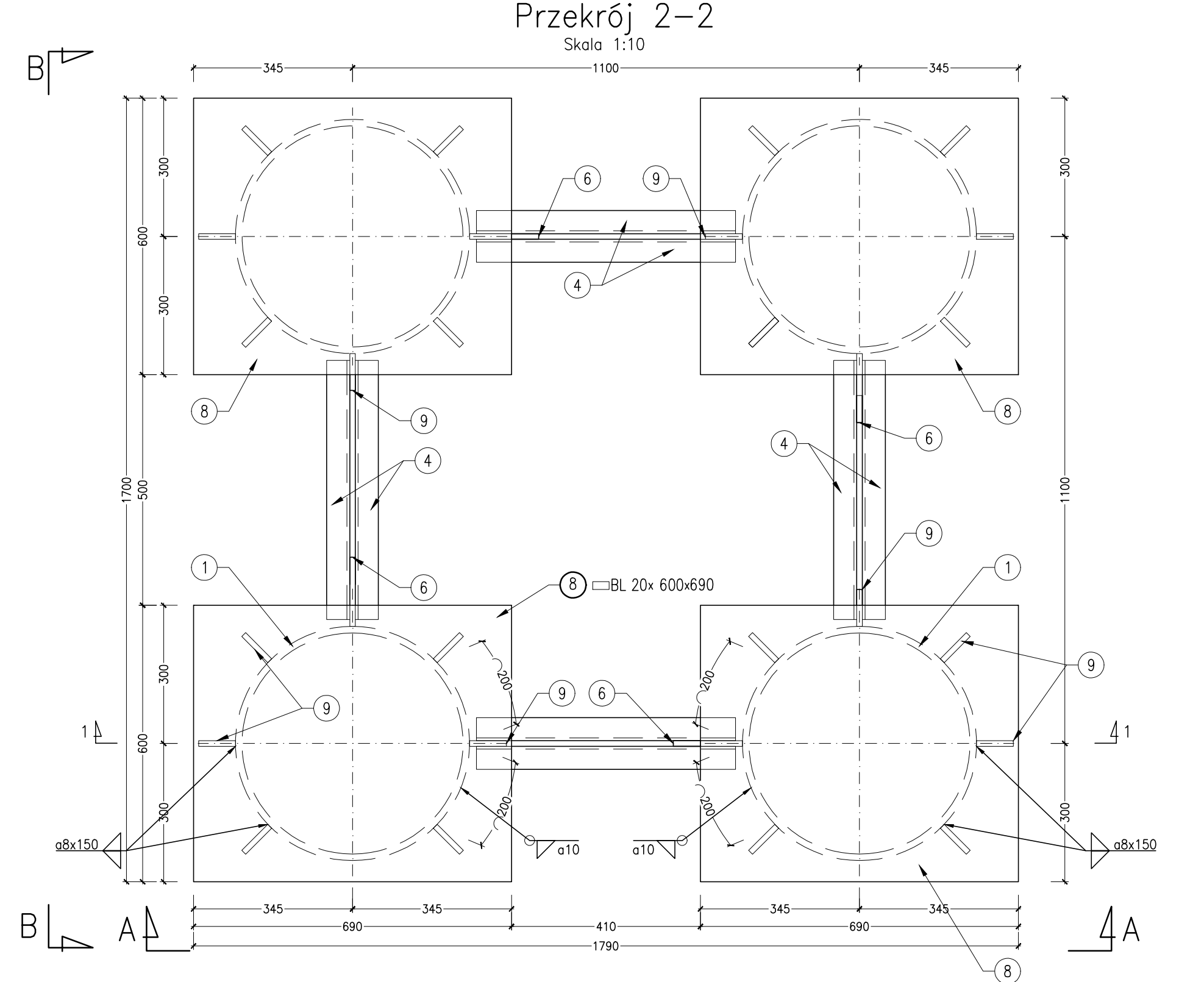
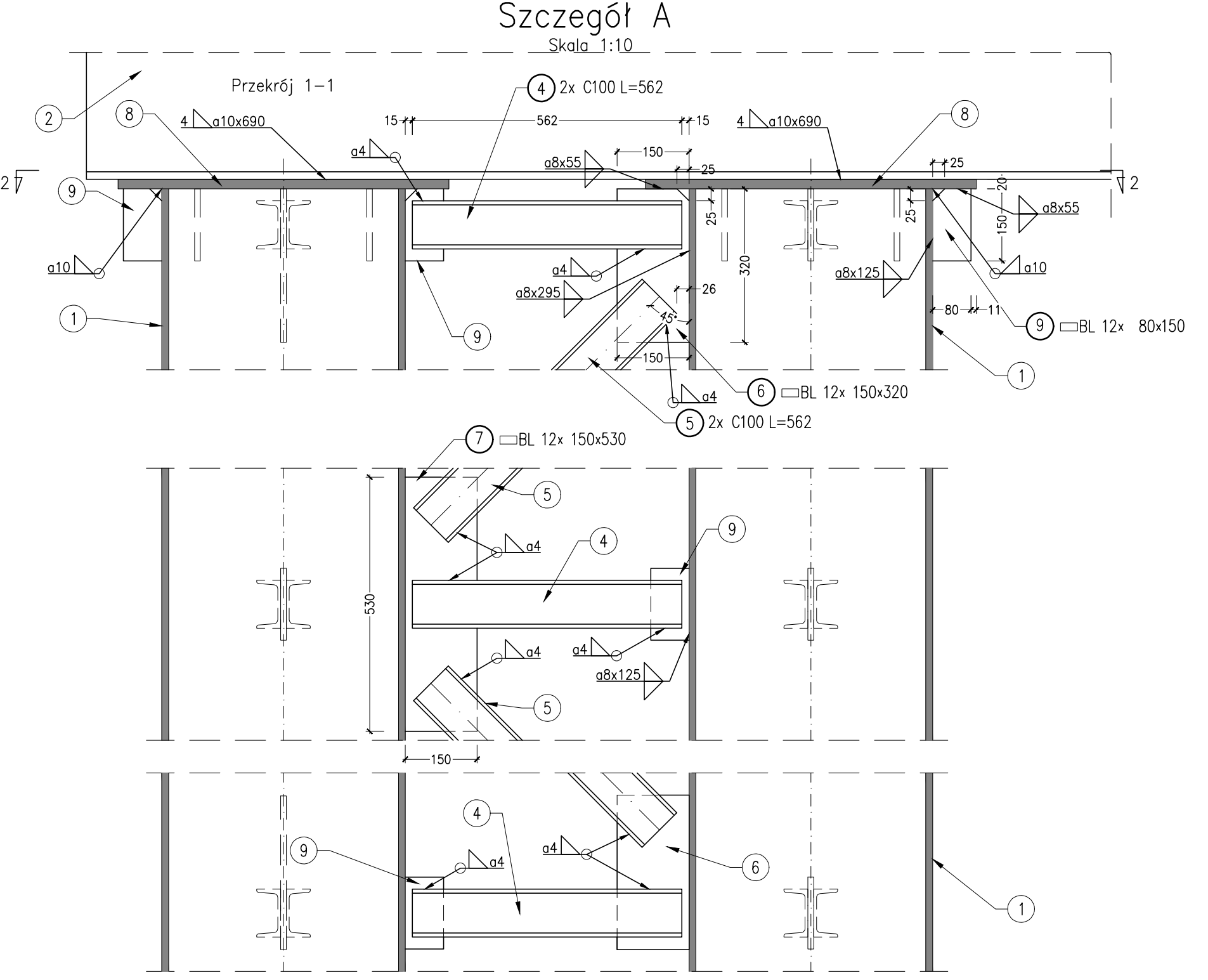
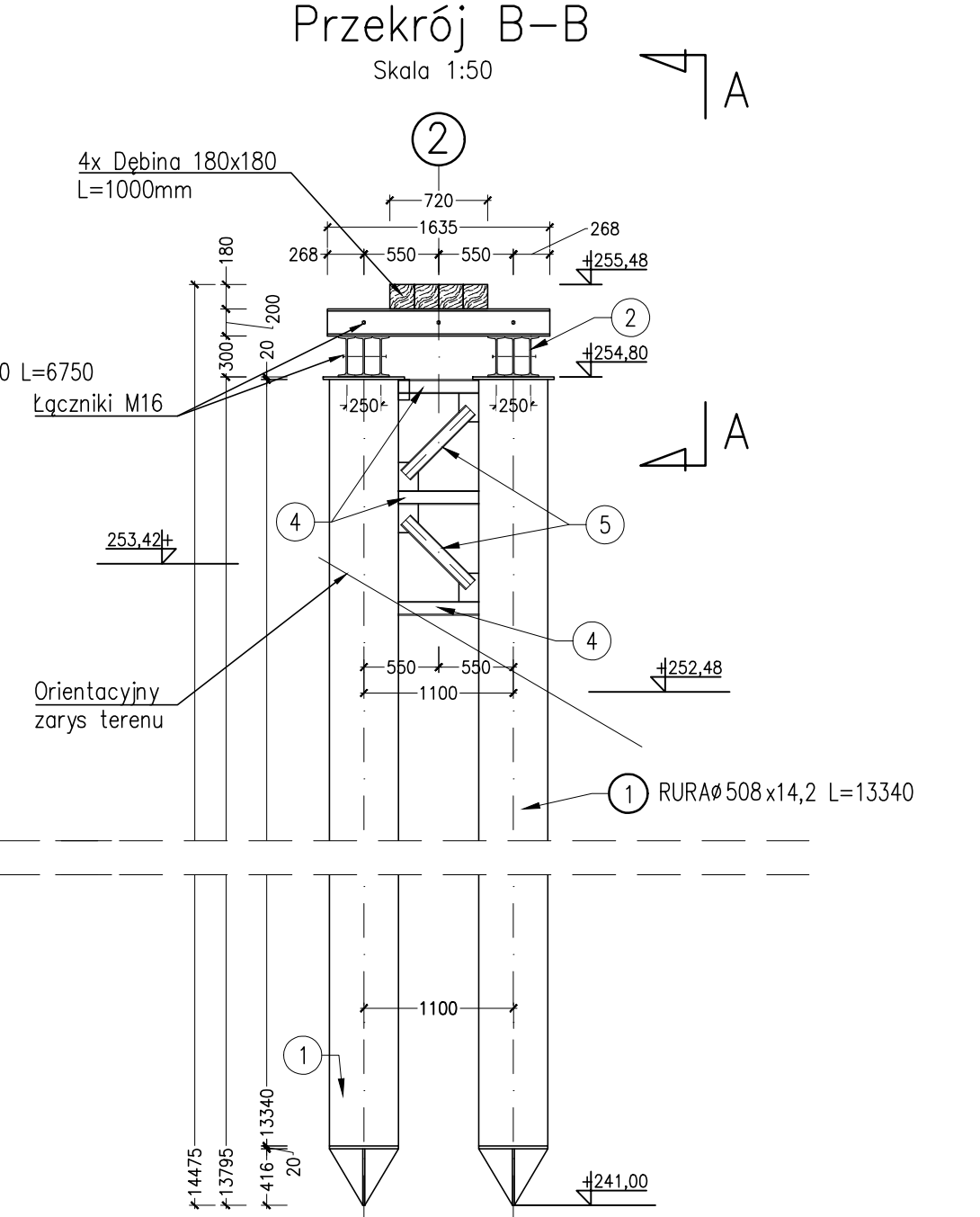
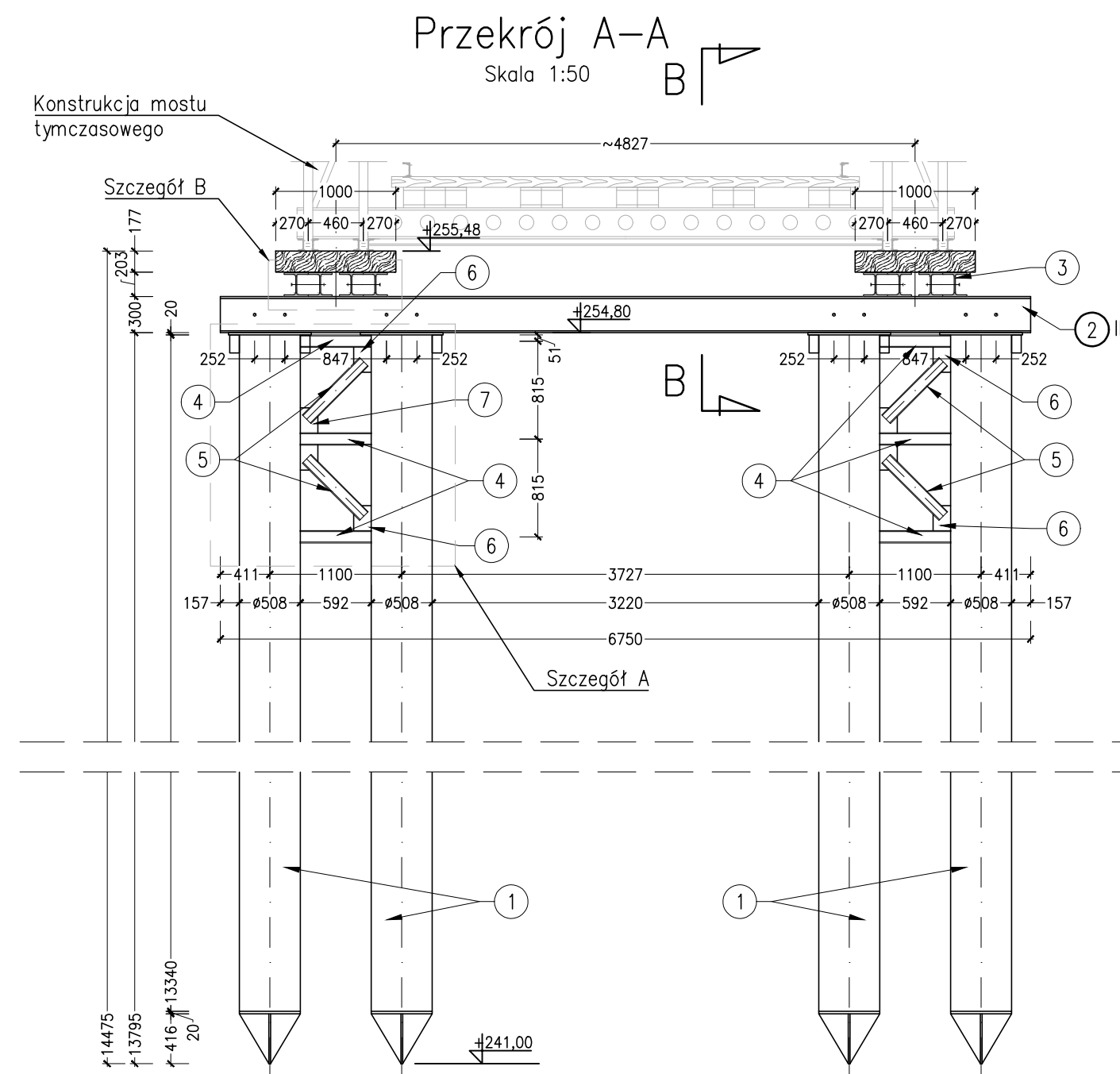
Płyty drogowe 3,0x1,5x0,18m 80szt.  
 Beton C25/30 1m<sup>3</sup> (warstwa wyrównawcza)  
 C30/37 3m<sup>3</sup> (ciosy podłożyskowe)  
 Stal konstrukcyjna S355J2 2682 kg

#### Zestawienie stali konstrukcyjnej

POZ.	Przekrój	L [mm]	Masa elementu [kg]	Liczba elementów [szt.]	Masa całkowita [kg]
<b>STAL S355J2</b>					
1	BL 900 x 85	1000	600,53	4	2402,10
2	L 200 x 100 x 16	3900	139,82	2	279,63
MASA STALI [kg]					2681,73
<b>RAZEM [kg]</b>					<b>2682</b>

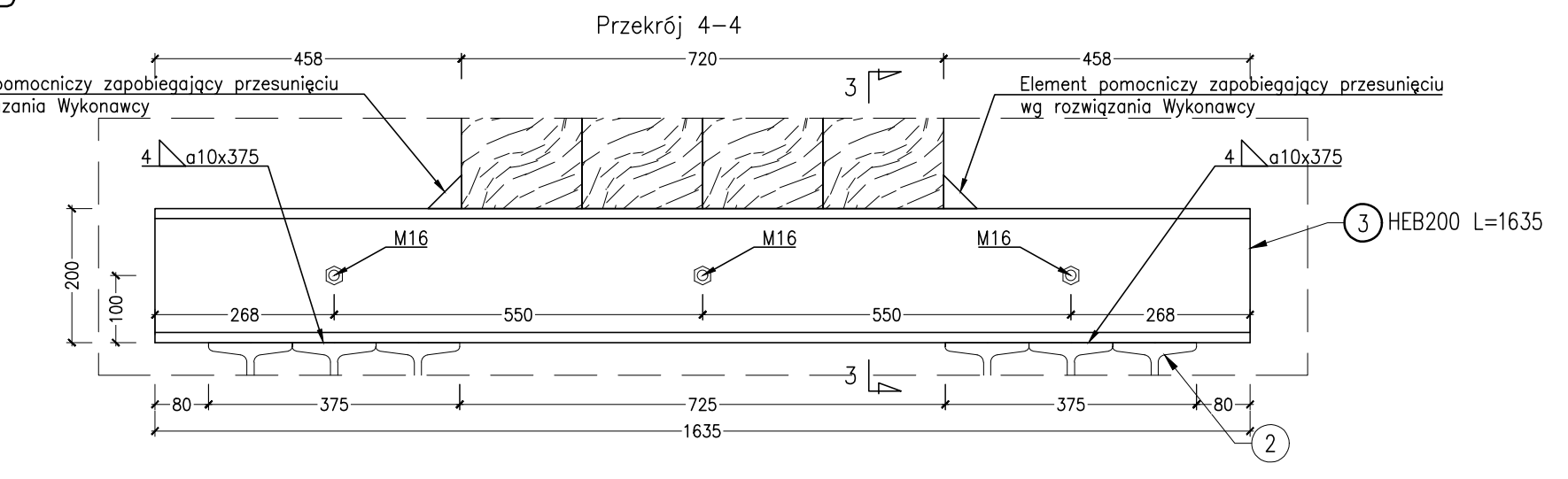
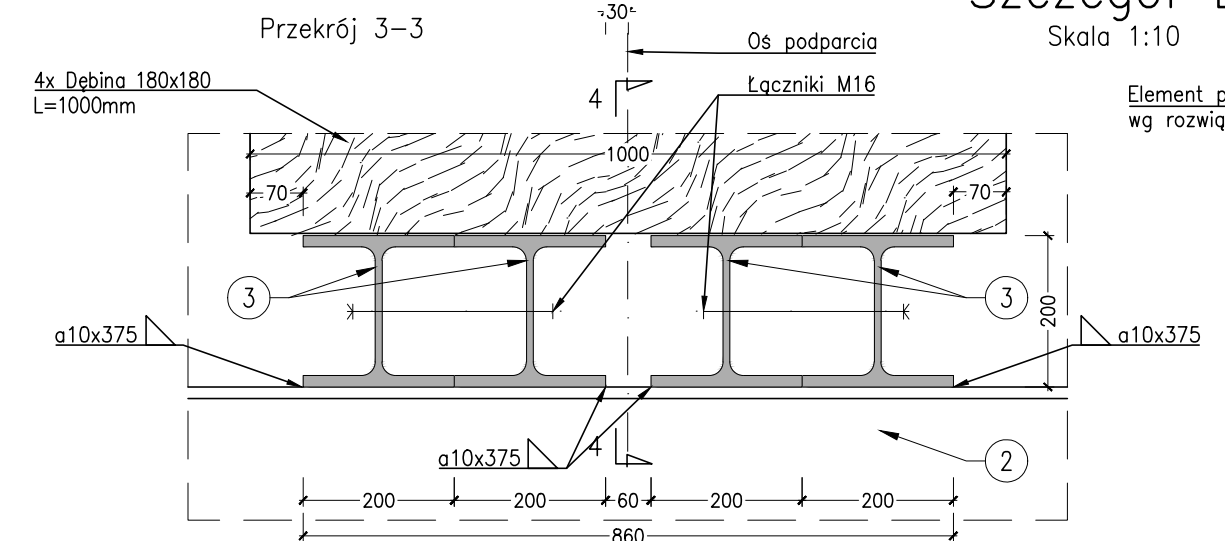
INWESTOR:	Gmina Prudnik ul. Kosciuszki 3, 48-200 PRUDNIK				
JEDNOSTKA PROJEKTOWA:	FASYS MOSTY Sp. z o.o. ul. Powstanców Śląskich 139A/3, 53-317 WROCLAW				
OBIEKT:	Tymczasowa przeprawa mostowa wraz z dojazdami				
STADIUM:	PROJEKT WYKONAWCZY				nr rys.: <b>M-02</b>
TYTUŁ RYSUNKU:	Podpory P1 i P3				
STANOWSKO	IMIĘ I NAZWISKO	NR UPRAWNIEN	data: 09.2017	skala: 1:50	
PROJEKTANT: <small>(branża projektowa)</small>	mgr inż. Szymon Gruba	119/DOS/09	podpis:		
PROJEKTANT: <small>(branża inżynierska)</small>	mgr inż. Adam Stempniewicz	97/DOS/07	podpis:		
OPRACOWAŁ: <small>(branża inżynierska)</small>	mgr inż. Katarzyna Rojek	-	podpis:		



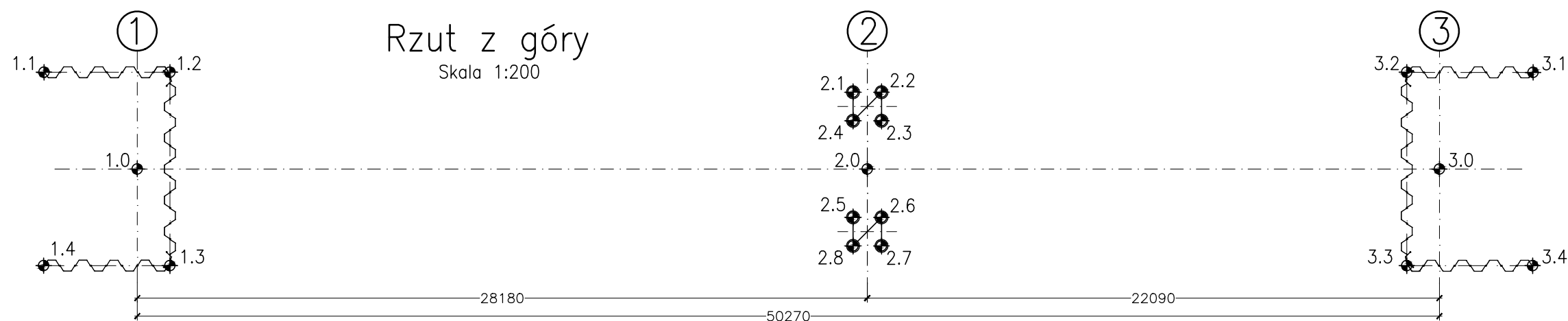


- Uwagi:
- Wymiary podano w mm.
  - Konstrukcję stalową należy wykonywać zgodnie z normami PN-EN 1090 oraz PN-89/S-10050. W przypadkach sprzeczności decyduje norma nowsza tj. PN-EN 1090.
  - Do wykonania konstrukcji stalowej należy opracować rysunki warsztatowe, oraz projekt montażu konstrukcji.
  - Wszystkie elementy montażowe segmentów wysyłkowych należy zaprojektować w ramach projektu warsztatowego po ostatecznym podziale konstrukcji na elementy o gabarytach dostosowanych do możliwości transportowych i montażowych Wykonawcy.
  - Przed przystąpieniem do robót ziemnych należy zweryfikować i potwierdzić w terenie położenie sieci podziemnych.
  - Pale stalowe wykonać w technologii wciskania.
  - Powłokę antykorozyjną pali wykonać do 500 mm p.p.t.
  - Przekrój E-E dotyczy podpory P1. Dla P3 przekrój jest analogiczny.
  - Rozpatrywać z opisem technicznym oraz pozostałymi rysunkami opracowania.
- Materiał:**  
 Stal konstrukcyjna: S440J2H 18454 kg  
 Pale: S355J2 5571 kg  
 Pozostałe elementy: S355J2 24025 kg  
 Beton do wypełnienia pali stalowych C25/30 20 m<sup>3</sup>

Zestawienie stali konstrukcyjnej podpory P2					
POZ.	Przekrój	L [mm]	Masa elementu [kg]	Liczba elementów [szt.]	Masa całkowita [kg]
<b>STAL S440J2H</b>					
1	R 508 X 14,4	13340	2306,75	8	18454,0
<b>STAL S355J2</b>					
2	IPE 360	6750	514,35	6	3086,10
3	HEB 200	1635	100,23	8	801,80
4	C 100	562	5,96	48	285,95
5	C 100	675	7,16	32	228,96
6	BL 150 x 12	320	4,52	16	72,35
7	BL 150 X 12	539	7,62	8	60,93
8	BL 600 X 20	690	65,00	8	519,98
9	BL 80 X 12	150	1,13	80	90,43
MASA STALI [kg]					23600,52
DODATEK NA SPOINY 1,8% [kg]					424,81
<b>RAZEM [kg]</b>					<b>24025</b>



INWESTOR:	Gmina Prudnik ul. Kościuski 3, 48-200 PRUDNIK			
JEDNOSTKA PROJEKTOWA:	FASYS MOSTY Sp. z o.o. ul. Powstańców Śląskich 139A/3, 53-317 WROCLAW			
OBIEKT:	Tymczasowa przeprawa mostowa wraz z dojazdami			
STADIUM:	PROJEKT WYKONAWCZY			
TYTUŁ RYSUNKU:	Podpora P2			
nr rys:	M-03			
STANOWSKO	IMIĘ I NAZWISKO	NR UPRAWNIEN	data: 09.2017	skala: 1:10, 1:50
PROJEKTANT:	mgr inż. Szymon Gruba	119/DOŚ/09	podpis: [Signature]	
PROJEKTANT:	mgr inż. Adam Stempniewicz	97/DOŚ/07	podpis: [Signature]	
OPRACOWAŁ:	mgr inż. Katarzyna Rojek	-	podpis: [Signature]	

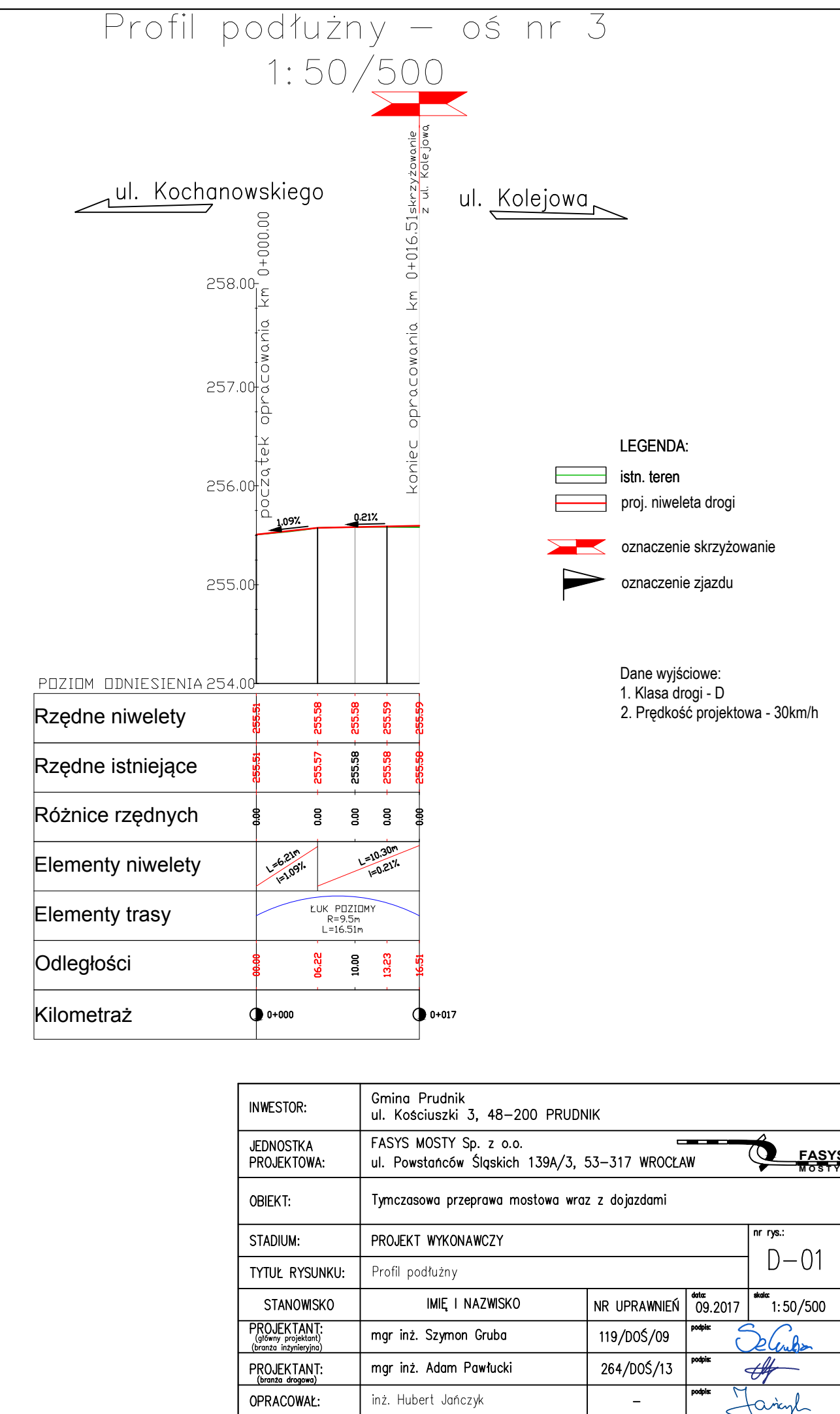
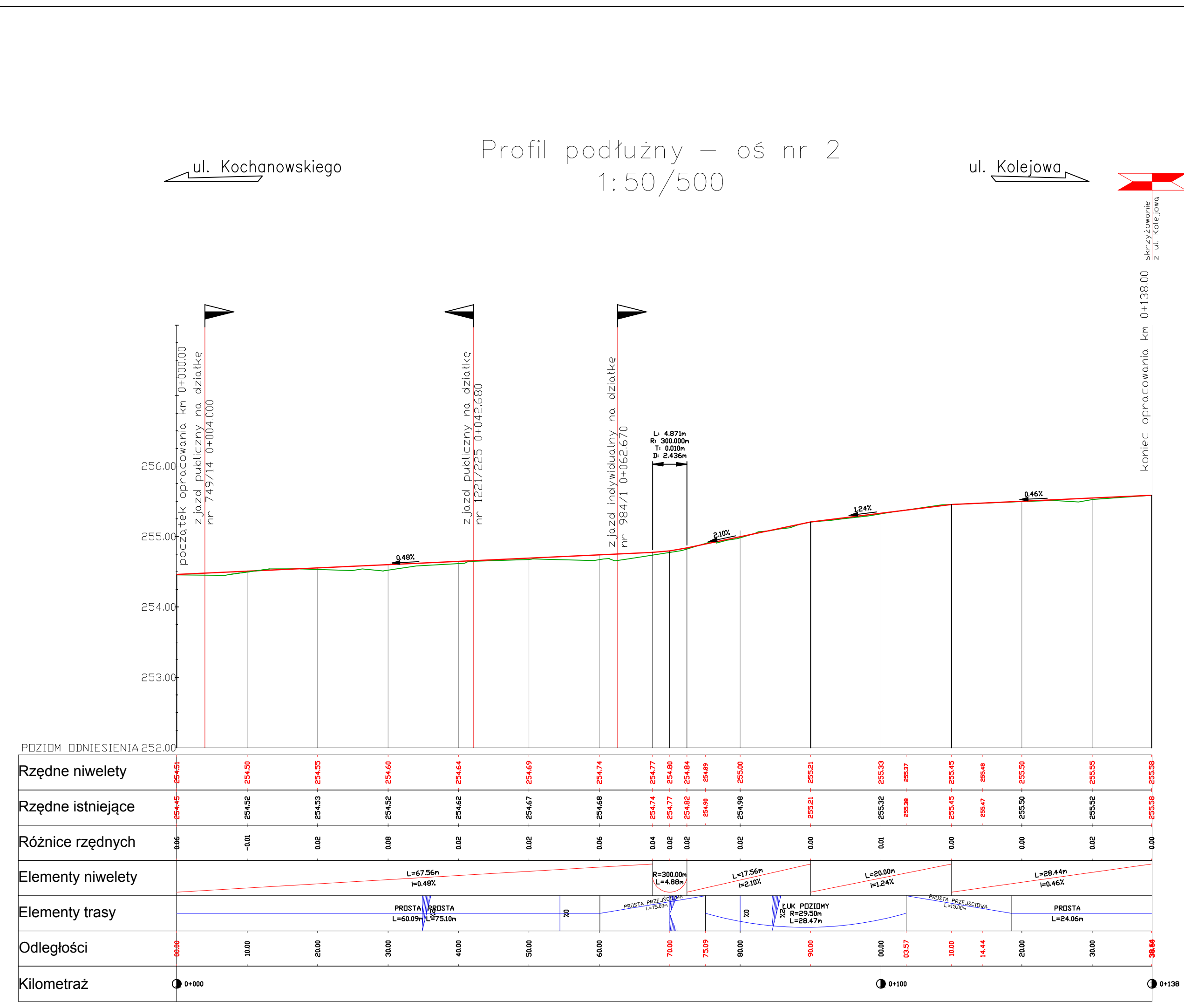
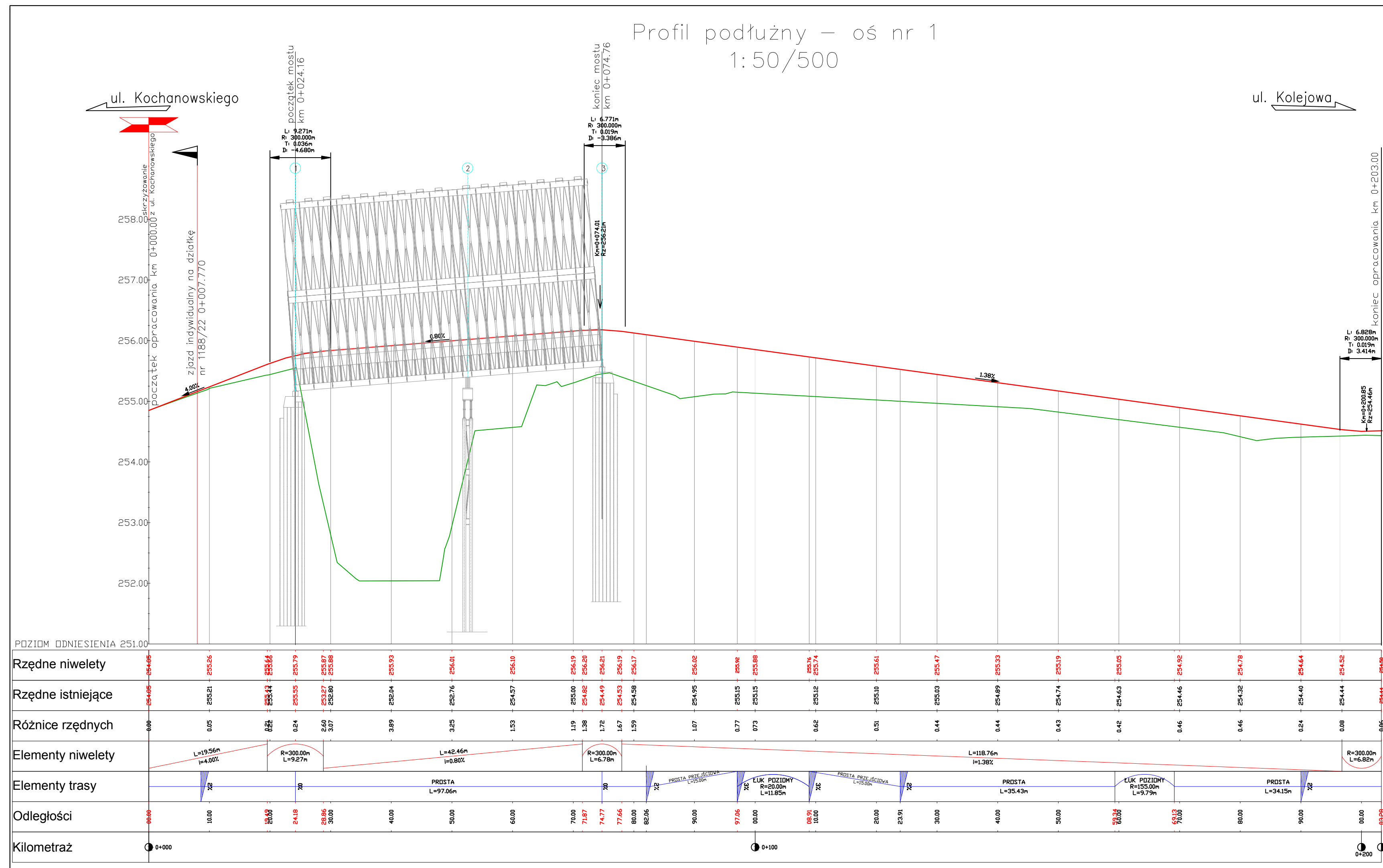


Punkt	Współrzędne	
	X [m]	Y [m]
Podpora P1		
1.0	6470414,190	5576347,690
1.1	6470409,330	5576345,870
1.2	6470411,270	5576350,330
1.3	6470418,110	5576347,360
1.4	6470416,170	5576342,890

Punkt	Współrzędne	
	X [m]	Y [m]
Podpora P2		
2.0	6470425,420	5576373,540
2.1	6470422,480	5576374,210
2.2	6470422,920	5576375,220
2.3	6470423,920	5576374,780
2.4	6470423,490	5576373,770
2.5	6470426,910	5576372,290
2.6	6470427,340	5576373,300
2.7	6470428,350	5576372,860
2.8	6470427,910	5576371,850

Punkt	Współrzędne	
	X [m]	Y [m]
Podpora P3		
3.0	6470434,220	5576393,800
3.1	6470432,240	5576398,600
3.2	6470430,290	5576394,130
3.3	6470437,130	5576391,160
3.4	6470439,070	5576395,610

INWESTOR:	Gmina Prudnik ul. Kościuszki 3, 48-200 PRUDNIK			
JEDNOSTKA PROJEKTOWA:	FASYS MOSTY Sp. z o.o. ul. Powstańców Śląskich 139A/3, 53-317 WROCLAW			
OBIEKT:	Tymczasowa przeprawa mostowa wraz z dojazdami			
STADIUM:	PROJEKT WYKONAWCZY			nr rys.: M-04
TYTUŁ RYSUNKU:	Tyczenie podpór			
STANOWISKO	IMIĘ I NAZWISKO	NR UPRAWNIEŃ	data: 09.2017	skala: 1:200
PROJEKTANT: (główny projektant) (branża inżynierska)	mgr inż. Szymon Gruba	119/DOŚ/09	podpis:	
PROJEKTANT: (branża inżynierska)	mgr inż. Adam Stempniewicz	97/DOŚ/07	podpis:	
OPRACOWAŁ: (branża inżynierska)	mgr inż. Katarzyna Rojek	-	podpis:	

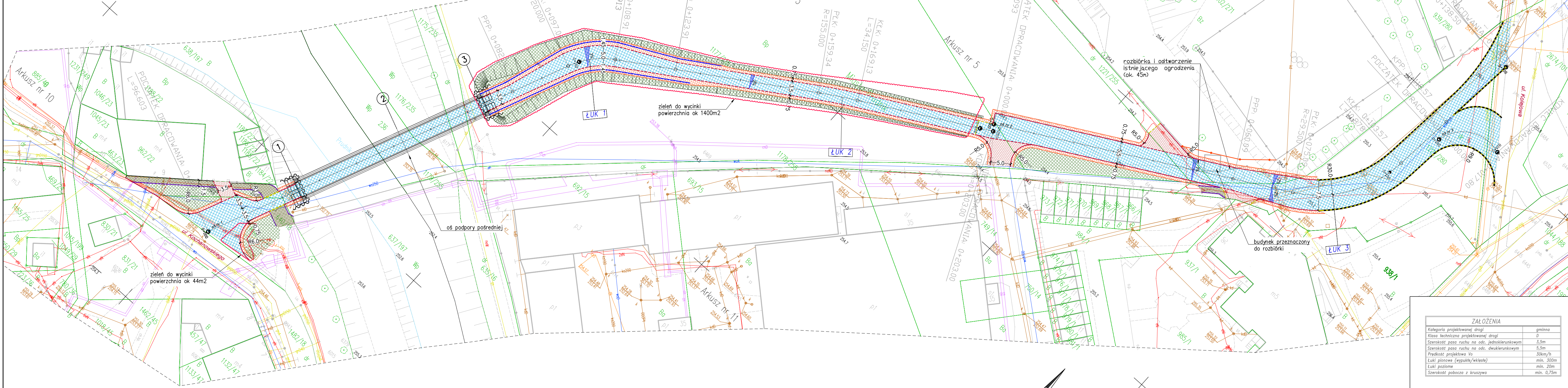








ŁUK 1		ŁUK 2		ŁUK 3	
Promień łuku	20m	Promień łuku	155m	Promień łuku	30m
Szerokość jezdni	3,5m	Szerokość jezdni	3,5m	Szerokość jezdni	3,5m
Poszerzenie na łuku (dla jednego pasa ruchu)	1,5m	Poszerzenie na łuku	brak	Poszerzenie na łuku	obustronne 1,0m
Spadek poprzeczny	jednostronny 3%	Spadek poprzeczny	jednostronny 2%	Spadek poprzeczny	daszkowy 2%
Ograniczenie jezdni krawężnikiem	brak	Ograniczenie jezdni krawężnikiem	brak	Ograniczenie jezdni krawężnikiem (U-25)	obustronne



LEGENDA:

	granice działek		proj. krawędź swobodna jezdni
	istn. sieć ciepłownicza		proj. krawężnik
	istn. sieć elektroenergetyczna		proj. krawężnik obniżony
	istn. sieć wodociągowa		proj. obrzeże
	istn. sieć gazowa		proj. krawędź pobocza
	istn. sieć teletechniczna		proj. bariera ochronna
	proj. droga		proj. separator liniowy U-25
	proj. pobocze		zielen przeznaczona do wycinki
	odtworzane zjazdy		zakres aktualizacji MDCP
	proj. chodnik		
	reprofilacja terenu/skarp		

ZAŁOŻENIA	
Kategoria projektowanej drogi	gminna
Klasa techniczna projektowanej drogi	D
Szerokość pasa ruchu na odc. jednokierunkowym	3,5m
Szerokość pasa ruchu na odc. dwukierunkowym	5,5m
Prędkość projektowa V <sub>0</sub>	30km/h
Łuki pionowe (wypukłe/włose)	min. 300m
Łuki poziome	min. 20m
Szerokość pobocza z kruszywa	min. 0,75m

INWESTOR:	Gmina Prudnik ul. Kościuszki 3, 48-200 PRUDNIK			
JEDNOSTKA PROJEKTOWA:	FASYS MOSTY Sp. z o.o. ul. Powstańców Śląskich 139A/3, 53-317 WROCLAW			
OBIEKT:	Tymczasowa przeprawa mostowa wraz z dojazdami			
STADIUM:	PROJEKT WYKONAWCZY			
TYTUŁ RYSUNKU:	Plan sytuacyjny			
nr rys.:	D-03			
STANOWISKO	IMIĘ I NAZWISKO	NR UPRAWNIENI	data	skala
PROJEKTANT: (główny projektant) (branda inżynierska)	mgr inż. Szymon Gruba	119/DOŚ/09	09.2017	1:500
PROJEKTANT: (branda drogowca)	mgr inż. Adam Stępniewicz	97/DOŚ/07		
OPRACOWAŁ:	mgr inż. Katarzyna Rojek	-		

- UWAGI:
- Wymiary na rysunku podano w m.
  - Rysunek rozpatrywać łącznie z opisem i pozostałymi częściami dokumentacji projektowej.

