

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

str.

OŚWIADCZENIE.....	2
UPRAWNIENIA I PRZYNALEŻNOŚĆ PROJEKTANTA DO OIIB	3
I OPIS TECHNICZNY	6
1. PRZEDMIOT INWESTYCJI.....	6
2. PODSTAWA OPRACOWANIA.....	6
3. CEL OPRACOWANIA.....	6
4. MATERIAŁY WYJŚCIOWE	6
5. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU.....	6
5.1. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO	6
5.2. ISTNIEJĄCE URZĄDZENIA INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ	7
5.3. ROZBIÓRKI	7
6. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU.....	7
6.1. PAS DROGOWY	7
6.2. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU	7
6.3. SPOSÓB ODPROWADZANIA WÓD OPADOWYCH Z JEZDNI.....	8
6.4. UKSZTAŁTOWANIE WYSOKOŚCIOWE	8
6.5. OŚWIETLENIE PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH.....	9
7. PROJEKTOWANA KONSTRUKCJA	10
8. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI POSZCZEGÓLNYCH CZĘŚCI ZAGOSPODAROWANIA TERENU	10
9. DANE INFORMUJĄCE O WPISIE TERENU DO REJESTRU ZABYTKÓW ORAZ INFORMACJA CZY TEREN PODLEGA OCHRONIE	10
10. DANE OKREŚLAJĄCE WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ	11
11. INFORMACJE I DANE O CHARAKTERZE I CECACH ISTNIEJĄCYCH I PRZEWIDYWANYCH ZAGROŻEŃ DLA ŚRODOWISKA ORAZ HIGIENY I ZDROWIA UŻYTKOWNIKÓW PROJEKTOWANYCH OBIEKTÓW BUDOWLANYCH I ICH OTOCZENIA ...	11
12. CHARAKTERYSTYKA EKOLOGICZNA OBIEKTU.....	11
13. UCIAŻLIWOŚĆ AKUSTYCZNA	11
14. WPŁYW NA ŚRODOWISKO WODNE.....	11
15. PRZEWIDYWANY TERMIN REALIZACJI.....	11
16. GOSPODARKA ODPADAMI.....	11
17. PODSTAWOWE UWARUNKOWANIA OCHRONY ŚRODOWISKA	11
18. UWAGI.....	11
II INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA	12
1. ZAKRES ROBÓT;	12
2. WYKAZ ISTNIEJĄCYCH OBIEKTÓW BUDOWLANYCH;.....	12
3 ELEMENTY ZAGOSPODAROWANIA TERENU, KTÓRE MOGĄ STWARZAĆ ZAGROŻENIE BEZPIECZEŃSTWA I ZDROWIA LUDZI;	12
4 WSKAZANIA DOTYCZĄCE PRZEWIDYWANYCH ZAGROŻEŃ WYSTĘPUJĄCYCH PODCZAS REALIZACJI ROBÓT, OKREŚLAJĄCE SKALĘ I RODZAJE ZAGROŻEŃ ORAZ MIEJSCE I CZAS ICH WYSTĘPOWANIA;	12
5 WSKAZANIE SPOSOBU INSTRUKTAŻU PRACOWNIKÓW PRZED PRZYSTĄPIENIEM DO REALIZACJI ROBÓT SZCZEGÓLNIE NIEBEZPIECZNYCH;	12
6 WSKAZANIA ŚRODKÓW TECHNICZNYCH I ORGANIZACYJNYCH, ZAPOBIEGAJĄCYM NIEBEZPIECZEŃSTWOM WYNIKAJĄCYM Z WYKONYWANIA ROBÓT W STREFACH SZCZEGÓLNEGO ZAGROŻENIA ZDROWIA LUB W ICH SĄSIEDZTWIE, W TYM ZAPEWNIĄCYCH BEZPIECZNĄ I SPRAWNĄ KOMUNIKACJĘ, UMOŻLIWIAJĄCĄ SZYBKĄ EWAKUACJĘ NA WYPADEK POŻARU, AWARII I INNYCH ZAGROŻEŃ.	12
II ZAŁĄCZNIKI	14
III CZĘŚĆ RYSUNKOWA	15
RYS NR 1 PLAN ORIENTACYJNY W SKALI 1:5 000.....	16
RYS NR 2.1 PLAN SYTUACYJNY W SKALI 1:500	17
RYS NR 2.2 PLAN SYTUACYJNY W SKALI 1:500	18
RYS NR 3.1 PRZEKROJE NORMALNE I SZCZEGÓŁY TECHNICZNE W SKALI 1:50 I 1:20.....	19
RYS NR 3.2 PRZEKROJE NORMALNE ZJAZDÓW W SKALI 1:50	20
RYS NR 4 PROFIL PODŁUŻNY W SKALI 1:100/1000	21
RYS NR 5 PRZEKROJE POPRZECZNE	22

OŚWIADCZENIE

dla zadania pn.:

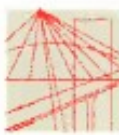
Remont drogi gminnej nr 430304W ul. Przejazdowej w msc. Ostrówek obręb Lipka

Stadium: **Projekt wykonawczy**

Oświadczenie

Zgodnie z treścią ustawy z dnia 07.07.1994r – Prawo Budowlane (Dz. U. z 2025r, poz. 418 – ze zmianami) oświadczam, że projekt wykonawczy został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej. Dokumentacja jest kompletna i może służyć celowi do jakiego została zamówiona.

OPRACOWUJĄCY:			
Stanowisko	Imię i Nazwisko	Specjalność nr uprawnień	Podpis
Projektant	mgr inż. Michał Łazowski	Inżynierska drogową MAZ/0509/PBD/15	
<u>DATA OPRACOWANIA:</u>			
Maj 2025			



MAZOWIECKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA



Mazowiecka Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa
Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
sygn. akt. MAZ/7131/ 706 /15/D

Warszawa, dnia 28 grudnia 2015 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów oraz inżynierów budownictwa (Dz.U. z 2014 r. poz. 1946) i art. 12 ust. 1 pkt 1 i 5, ust. 2, 3 i 4c pkt 1, art. 13 ust. 1 i 4, art. 14 ust. 1 pkt 3 lit. b ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jedn.: Dz.U. z 2013 r. poz. 1409 z późn. zm.) oraz § 10 i 13 ust. 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. poz. 1278), po ustaleniu, że zostały spełnione warunki w zakresie przygotowania zawodowego oraz po złożeniu egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym

Pan mgr inż. Michał Łazowski
ur. dnia 19 sierpnia 1983 roku w m. Biała Podlaska
otrzymuje

UPRAWNIENIA BUDOWLANE
numer ewidencyjny MAZ/0509/PBD/15
do projektowania
w specjalności inżynierskiej drogowej
bez ograniczeń

UZASADNIENIE:

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 K.p.a. odstępuje się od uzasadnienia decyzji. Zakres nadanych uprawnień budowlanych wskazano na odwrocie decyzji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Skład Orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

dr hab. inż. Eugeniusz Koda, prof. nadzw.

mgr inż. Krzysztof Latoszek

mgr inż. Krzysztof Karol Booss

Uprawnienia budowlane nadane

**Panu mgr inż. Michałowi Łazowskiemu
ur. dnia 19 sierpnia 1983 roku w m. Biała Podlaska**

**numer ewidencyjny MAZ/0509/PBD/15
do projektowania
w specjalności inżynierskiej drogowej
bez ograniczeń**

upoważniają do:

- I. w specjalności inżynierskiej drogowej do:
- 1) projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,
 - 2) sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych, w odniesieniu do obiektu budowlanego takiego jak:
 - droga w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów,
 - droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust;
- II. w specjalności inżynierskiej drogowej, do sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu.

Skład Orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

dr hab. inż. Eugeniusz Koda, prof. nadzw.

mgr inż. Krzysztof Latoszek

mgr inż. Krzysztof Karol Booss



Otrzymują:

1. Pan Michał Łazowski
Wiśłana 59 m. 41
05-092 Łomianki Dolne
2. Okręgowa Rada Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
4. a/n



Zaświadczenie
o numerze weryfikacyjnym:
MAZ-KND-F7E-LWF *

Pan MICHAŁ ŁAZOWSKI o numerze ewidencyjnym MAZ/BD/0113/16
adres zamieszkania ul. WIŚLANA 59/41, 05-092 ŁOMIANKI DOLNE
jest członkiem Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2025-01-01 do 2025-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2024-12-05 roku przez:

Roman Lulis, Przewodniczący Rady Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

Zgodnie z art. 78¹ K.c.

§ 1. Do zachowania elektronicznej formy czynności prawnej wystarcza złożenie oświadczenia woli w postaci elektronicznej i opatrzenie go
kwalifikowanym podpisem elektronicznym.

§ 2. Oświadczenie woli złożone w formie elektronicznej jest równoważne z oświadczeniem woli złożonym w formie pisemnej.

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na
stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów
Budownictwa.



I OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest remont drogi gminnej nr 430304W ul. Przejazdowej w msc. Ostrówek. Lokalizację przedmiotu zamówienia objętego projektem przedstawiono na planie orientacyjnym Rys. 1.

2. Podstawa opracowania

Podstawą opracowania dokumentacji projektowej jest umowa zawarta pomiędzy Inwestorem i Projektantem

3. Cel opracowania

Celem jest przygotowanie dokumentacji projektowej do wykonania robót budowlanych polegających na remoncie drogi gminnej.

4. Materiały wyjściowe

- mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500;
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 roku Prawo budowlane (tj. Dz. U. z 2025 r. poz. 418),
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 o drogach publicznych (tj. Dz. U. z 2024 r., poz. 320),
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tj.: Dz. U. z 2019 r., poz. 1643 ze zm.)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022r w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. z 2022r poz. 1518)
- Rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (tj.: Dz. U. z 2022 r. poz. 1679),
- Wytoczne Inwestora,
- Własna wizja w terenie.

5. Istniejący stan zagospodarowania terenu

5.1. Opis stanu istniejącego

Inwestycja położona jest na terenie województwa mazowieckiego w powiecie wołomińskim, w gminie Klembów i swoim zakresem obejmuje wykonanie remontu drogi gminnej 430304 W ul. Przejazdowej na odcinku od granicy terenu kolejowego do istniejącego przejścia dla pieszych w msc. Lipka. Długość odcinka objętego opracowaniem wynosi 733,06m. Ulica Przejazdowa zapewniają obsługę komunikacyjną działek położonych wzdłuż pasa drogowego. Na długości odcinka ulica Przejazdowa posiada powiązanie z następującymi ulicami:

- ul. Przytorową - powiązanie realizowane na zasadzie skrzyżowania zwykłego jednopoziomowego
- ul. Błękitną - powiązanie na zasadzie skrzyżowania zwykłego jednopoziomowego

Ulica Przejazdowa na rozpatrywanym odcinku posiadają nawierzchnię bitumiczną. Szerokość nawierzchni w stanie istniejącym wynosi 5,0m.

Początek opracowania stanowi granica pasa drogowego w obrębie skrzyżowania z ul. Przytorową. Skrzyżowanie z ul. Przytorową jest realizowane jako skrzyżowanie zwykłe trzywlotowe z pierwszeństwem przejazdu dla drogi gminnej nr 430304W. Skrzyżowanie to zlokalizowane jest bezpośrednio przy przejeździe kolejowym i nie jest objęte zakresem dokumentacji. Ulica Przejazdowa na odcinku od km 0+000 do km 0+733,06 posiada przekrój pół uliczny 1x2 z chodnikiem zlokalizowanym po prawej stronie zgodnie z przyjętym rosnącym pikietażem tj. od przejazdu kolejowego w kierunku msc. Lipka. Na odcinku od km 0+028,70 do km 0+733,06 ulica Przejazdowa posiada nawierzchnię bitumiczną w złym stanie technicznym. W związku ze złym stanem technicznym nawierzchni zachodzi konieczność jej remontu. Zlokalizowany po prawej stronie chodnik z kostki betonowej oraz układ drogowy ul. Błękitnej został wykonany w ramach odrębnego zadania inwestycyjnego. Wzdłuż odcinka objętego opracowaniem występuje zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna oraz pola uprawne.

Odwodnienie ulicy realizowane jest powierzchniowo poprzez spadki podłużne i poprzeczne. Na długości opracowania ulica przejazdowa posiada przekrój daszkowy o pochyleniu poprzecznym 2%. Odcinkami wzdłuż jezdni zlokalizowane są jednostronne rowy drogowe zlokalizowane po lewej stronie ulicy.

Dostęp do drogi publicznej z istniejących działek realizowany jest za pomocą zjazdów indywidualnych lub publicznych.

5.2. Istniejące urządzenia infrastruktury technicznej

Wzdłuż drogi gminnej nr 430304W zlokalizowane są następujące sieci uzbrojenia:

- sieć elektroenergetyczna
- sieć gazowa
- sieć wodociągowa
- sieć kanalizacji sanitarnej
- sieć teletechniczna

Na długości opracowania ul. Przejazdowa posiada oświetlenie drogowe.

5.3. Rozbiórki

W związku z realizacją inwestycji robotom rozbiórkowym będą podlegać następujące elementy zagospodarowania terenu:

- frezowanie warstwy ścieralnej na odcinku od km 0+000,00 do km 0+028,00
- rozbiórka jezdni drogi gminnej w zakresie warstw konstrukcyjnych od km 0+028,00 do km 0+733,06
- rozbiórka zjazdów z kostki betonowej – zjazdy po lewej stronie drogi na odcinku od km 0+004,50 do km 0+028,00
- rozbiórka przepustu pod zjazdami
- rozbiórka ścianek czołowych przepustu pod zjazdami strona lewa od km 0+004,50 do km 0+028,00
- rozbiórka istniejących krawężników i obrzeży
- rozbiórka znaków drogowych

W ramach prac budowlanych nie przewiduje się rozbiórki budynków.

6. Projektowane zagospodarowanie terenu

6.1. Pas drogowy

Inwestycja nie spowoduje zmiany granic pasa drogowego. Projektowane elementy mieszczą się w całości w istniejących granicach pasów drogowych dróg gminnych.

6.2. Projektowane zagospodarowanie terenu

Początek opracowania odcinka stanowi granica pasa drogowego drogi gminnej na granicy działek ew. 679 i 390/1. Na długości opracowania tj. od km 0+000 do km 0+733,06 zaprojektowano jezdnię szerokości 5,0m zgodnie ze stanem istniejącym. Głównym założeniem inwestycji jest wykonanie remontu nawierzchni ulicy Przejazdowej. Założenie to zostanie zrealizowane poprzez rozbiórkę istniejącej konstrukcji i ułożenie nowych warstw konstrukcyjnych drogi gminnej. Na odcinku od km 0+000 do km 0+028,00 przewidzono frezowanie jedynie frezowanie warstwy ścieralnej i ułożenie nowej warstwy.

Na długości opracowania ul. Przejazdowa posiada dwa łuki poziome o promieniach $R=100m$ i $R=250m$. Geometrie ulicy Przejazdowej w planie sytuacyjnym oraz w profilu podłużnym dostosowano do wybudowanego po prawej stronie chodnika. Istniejący chodnik oddzielony jest od jezdni krawężnikiem betonowego 15x30 o odkryciu 12 cm. Na wysokości istniejących zjazdów występuję krawężnik najazdowy 15x22 celem umożliwienia wjazdu do posesji. Po lewej stronie jezdni zaprojektowano pobocze z kruszywa łamanego szerokości 0,75m. W km 0+448,86 zlokalizowane jest po lewej stronie skrzyżowanie z ul. Błękitna. Ulica Błękitna została wybudowana w ramach odrębnego zadania inwestycyjnego. Ulica błękitna posiada nawierzchnię szerokości 5,0m wykonaną z kostki betonowej. Wzdłuż jezdni ulicy Błękitnej został wybudowany jednostronny chodnik. Celem zapewnienia sprawnej komunikacji pieszej pomiędzy wybudowaną infrastrukturą dla pieszych w ciągu ulic Przejazdowej i Błękitnej w ramach niniejszego zadania inwestycyjnego został zaprojektowany po lewej stronie ulicy Przejazdowej chodnik szerokości 3,0m oraz zostało wyznaczone w km 0+463,73 przejście dla pieszych. W związku z zaprojektowanym przejściem celem zapewnienia bezpieczeństwa ruchu pieszego na przejściu zostało zaprojektowane doświetlenie przejścia dla pieszych poprzez ustawienie dodatkowych słupów oświetleniowych.

Na długości opracowania zaprojektowano pochylenie poprzeczne jezdni jednostronne celem umożliwienia sprawnego spływu wód do istniejących rowów drogowych, które w ramach prac remontowych przewidziano do odtworzenia poprzez ich odmulenie i wyprofilowanie skarp.

Odwodnienie przedmiotowego odcinka nie ulegnie zasadniczo zmianie i będzie realizowane poprzez system spadków podłużnych i poprzecznych do istniejących rowów drogowych i na przyległy po lewej stronie ulicy teren stanowiący pas drogi gminnej.

W ramach inwestycji zaprojektowano również rozbiórkę i odtworzenie istniejących zjazdów zokalizowanych po lewej stronie ulicy na odcinku od km 0+004,50 do km 0+028,00. Rozbiórka zjazdów związana jest z wymianą istniejącego przepustu celem umożliwienia sprawnego przepływu wody w rowach.

Parametry techniczne istniejących ulicy Przejazdowej

- klasa drogi	- D
- prędkość do projektowania	- 40 km/h
- liczba jezdni	- 1
- liczba pasów ruchu	- 2
- szerokość jezdni	- 5,0m
- szerokość poboczy	- 0,75m
- odwodnienie	-powierzchniowe do rowów i na przyległy teren

Parametry techniczne projektowanych chodników

- szerokość chodnika	- 2,00÷3,00
- pochylenie poprzeczne	- 2% w kierunku jezdni
- odwodnienie	-powierzchniowe

6.3. Sposób odprowadzania wód opadowych z jezdni

Odwodnienie przedmiotowego odcinka nie ulegnie zasadniczo zmianie i będzie realizowane poprzez system spadków podłużnych i poprzecznych do istniejących rowów drogowych po stronie lewej oraz częściowo na przyległy po lewej stronie ulicy teren stanowiący pas drogi gminnej. W ramach inwestycji przewidziano również wymianę istniejącego przepustu pod zjazdami po stronie lewej na odcinku od km 0+004,50 do km 0+028,00 celem zapewnienia sprawnego przepływu wody w istniejących rowach. Wymieniony przepust będzie wykonany z rury PEHD SN8 Ø600mm. Z uwagi na długość projektowanego przepustu zaprojektowano również wykonanie studni rewizyjnej Ø1500mm która umożliwi czyszczenie przepustu.

Szczegóły dotyczące przepustu pokazano na rysunku 3.2.

6.4. Ukształtowanie wysokościowe

W związku z budową chodnika po stronie prawej niweletę ulicy Przejazdowej zaprojektowano dowiazując się do ukształtowania wykokosciowego lini krawężnika. Na podstawie wykonanych przez geodetę pomiarów wysokościowych niweletę ulicy Przejazdowej zaprojektowano z uwzględnieniem następujących warunków:

- Odkrycie krawężnika wystającego - 10÷12cm
- Odkrycie krawężnika najazdowego w obrebie zjazdów - 0÷2cm

Poniżej zamieszczono tabele obrazujące ukształtowanie wysokościowe projektowanej ulicy Przejazdowej względem stanu istniejącego.

km	rzędna istn. krawężnika	rzędna proj. krawędzi prawej	istn. rzędna krawędzi prawej	różnica rzędnych krawędzi lewej	odkrycie krawężnika	rzędna osi projektowanej	rz. osi istn.	różnica rzędnych w osi	proj. rzędna krawędzi lewej	istn. rzędna krawędzi lewej	różnica rzędnych krawędzi lewej	uwagi
0+033.60	96.45	96.33	96.31	0.02	0.12	96.28	96.25	0.03	96.23	96.20	0.03	przekrój na łuku jednostronny
0+057.00	96.35	96.25	96.27	-0.02	0.10	96.20	96.3	-0.1	96.15	96.28	-0.13	zjazd
0+083.20	96.43	96.31	96.26	0.05	0.12	96.26	96.36	-0.1	96.21	96.31	-0.10	
0+107.50	96.51	96.40	96.34	0.06	0.11	96.35	96.35	0	96.30	96.31	-0.01	
0+132.20	96.60	96.48	96.45	0.03	0.12	96.43	96.45	-0.02	96.38	96.44	-0.06	
0+157.20	96.67	96.55	96.53	0.02	0.12	96.50	96.57	-0.07	96.45	96.60	-0.15	
0+182.40	96.61	96.61	96.57	0.04	0.00	96.56	96.6	-0.04	96.51	96.60	-0.09	zjazd
0+207.30	96.82	96.71	96.70	0.01	0.11	96.66	96.7	-0.04	96.61	96.69	-0.08	
0+232.30	96.89	96.78	96.74	0.04	0.11	96.73	96.75	-0.02	96.68	96.76	-0.08	
0+256.90	96.92	96.80	96.79	0.01	0.12	96.75	96.79	-0.04	96.70	96.79	-0.09	
0+282.10	96.82	96.82	96.82	0.00	0.00	96.77	96.86	-0.09	96.72	96.86	-0.14	skrzyżowanie
0+307.00	97.00	96.98	96.96	0.02	0.02	96.93	96.93	0	96.88	96.93	-0.05	zjazd
0+331.90	97.09	96.97	96.94	0.03	0.12	96.92	96.97	-0.05	96.87	96.94	-0.07	
0+356.70	97.08	96.96	96.98	-0.02	0.12	96.91	96.95	-0.04	96.86	96.89	-0.03	
0+381.90	97.10	96.99	96.98	0.01	0.11	96.94	97.02	-0.08	96.89	97.02	-0.13	
0+406.80	97.16	97.04	96.98	0.06	0.12	96.99	97.07	-0.08	96.94	97.05	-0.11	
0+431.70	97.17	97.15	97.11	0.04	0.02	97.10	97.13	-0.03	97.05	97.11	-0.06	zjazd
0+456.60	97.24	97.24	97.18	0.06	0.00	97.19	97.24	-0.05	97.14	97.23	-0.09	zjazd
0+481.80	97.34	97.22	97.20	0.02	0.12	97.17	97.26	-0.09	97.12	97.27	-0.15	
0+506.70	97.39	97.27	97.26	0.01	0.12	97.22	97.3	-0.08	97.17	97.31	-0.14	
0+531.60	97.33	97.31	97.25	0.06	0.02	97.26	97.24	0.02	97.21	97.21	0.00	zjazd
0+556.60	97.37	97.25	97.23	0.02	0.12	97.20	97.28	-0.08	97.15	97.30	-0.15	
0+581.70	97.32	97.20	97.17	0.03	0.12	97.15	97.28	-0.13	97.10	97.23	-0.13	
0+607.00	97.22	97.22	97.18	0.04	0.00	97.17	97.19	-0.02	97.12	97.16	-0.04	zjazd
0+632.60	97.26	97.14	97.11	0.03	0.12	97.09	97.16	-0.07	97.04	97.26	-0.22	
0+657.90	97.16	97.04	97.06	-0.02	0.12	96.99	97.09	-0.1	96.94	97.16	-0.22	
0+682.90	97.23	97.12	97.12	0.00	0.11	97.07	97.15	-0.08	97.02	97.15	-0.13	
0+707.85	97.27	97.15	97.17	-0.02	0.12	97.10	97.18	-0.08	97.05	97.18	-0.13	
0+733.09	97.09	97.11	97.06	0.05	-0.02	97.06	97.06	0	97.06	97.06	0.00	dowiązanie do istn. przekroju

6.5. Oświetlenie przejścia dla pieszych

W związku z zaprojektowaniem przejścia dla pieszych w km 0+463,73 zachodzi konieczność jego doświetlenia celem zapewnienia warunków bezpieczeństwa pieszych w porze nocnej. Oświetlenie przejść dla pieszych zostało zaprojektowane zgodnie z wymaganiami WR-D-41-4-02-2021.07.01 Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych. Część 4: Projektowanie oświetlenia przejść dla pieszych. Przyjęto klasę istniejącego oświetlenia ulicy na M5/C5 i w związku z tym klasę oświetlenia przejścia dla pieszych PC4 o parametrach: $E_{vśr}=25lx$, $U_{ov}=0,35$, $E_{hśr}=25lx$, $U_{hv}=0,4$. W projektowanym oświetleniu przejścia dla pieszych zastosowano rozmieszczenie z latarniami umieszczonymi po obydwu stronach drogi, przed przejściem dla pieszych. Zastosowano słupy oświetleniowe kompozytowe okrągłe zbieżne z wysięgnikami aluminiowymi kątowymi (WJ1) o długości 1,5m i średnicy 60mm, realizujące zawieszenie opraw nad powierzchnią drogi na wysokości 5m. Montaż słupa na fundamencie prefabrykowanym 275x275mm o rozstawie kotew 200x200mm. Tabliczka bezpiecznikowa izolacyjna lub złącze izolacyjne umożliwiające podłączenie do 3 kabli YAKXS 4x35mm², z jednym gniazdem i wkładką bezpiecznikową BiWts4A. Połączenia od tabliczki bezpiecznikowej we wnęce

słupa do oprawy wykonać należy przewodami typu YKY 3x2,5mm²/750V wciągniętymi w rurkę ochronną giętką (tzw.peszle) o średnicy 18mm (wykonanie II klasy ochronności).

Zaprojektowano oprawy oświetleniowe ze źródłami LED o mocy 20W, strumieniu świetlnym 3064lm (strumień świetlny źródła światła 3400lm), skuteczności świetlnej 156lm/W, temperaturze barwowej 5700K, o ograniczonym kształcie rozsyłu strumienia świetlnego dedykowanym dla przejść dla pieszych, wykonane w II klasie ochronności.

Zasilanie projektowanego doświetlenia przejść dla pieszych należy wykonać poprzez odgałęzienie odcinka kablowego od najbliższej istniejącej latarni oświetleniowej. W celu wykonania odgałęzienia należy wymienić tabliczkę bezpiecznikową lub złącze izolacyjne w istniejącej latarni. Projektowane obwody oświetleniowe wykonać kablem ziemnym YAKXS 4x16mm² 1kV. Ze względu na niewielką moc przyłączanych urządzeń nie zachodzi potrzeba zmiany mocy umownej w szafie oświetleniowej ani potrzeba zmiany istniejących zabezpieczeń obwodu oświetleniowego.

Słupy oświetleniowe należy posadzić na prefabrykowanych fundamentach betonowych typu dostosowanych do danego typu słupa z wysięgnikiem i ich obciążenia wg wytycznych producenta słupów.

Odległości posadowienia słupa od krawędzi jezdni stosować zgodnie z planem sytuacyjnym. Wysięgniki latarni oraz oprawy należy ustawiać zawsze równolegle do osi przejścia dla pieszych w danym miejscu.

Podczas montażu słupów należy zwrócić uwagę na zachowanie eksploatacyjnego dostępu do wnętrza słupowych względem ogrodzeń.

Stopa słupów i fundament powinna być fabrycznie zabezpieczona elastomerem w kolorze czarnym.

7. Projektowana konstrukcja

Konstrukcja drogi gminnej 430304W (ul. Przejazdowa)

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S	gr. 4
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W	gr. 6 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stab. mechanicznie 0/31,5	gr. 20 cm
- warstwa wzmacniająca - grunt stabilizowany cementem o Rm=2,5MPa	gr. 15 cm

Konstrukcja zjazdów

- kostka brukowa betonowa	gr. 8 cm
- podsypka cementowa piaskowa 1:4	gr. 3 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego stab. mechanicznie 0/31,5	gr. 15 cm
- warstwa wzmacniająca - grunt stabilizowany cementem o Rm=2,5MPa	gr. 15 cm

Konstrukcja chodników

- kostka brukowa betonowa	gr. 8 cm
- podsypka cementowa piaskowa 1:4	gr. 3 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego stab. mechanicznie 0/31,5	gr. 15 cm
- warstwa wzmacniająca - grunt stabilizowany cementem o Rm=2,5MPa	gr. 15 cm

8. Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania terenu

• nawierzchnia jezdni betonu asfaltowego	- 3804,00 m ²
• nawierzchnie zjazdów z kostki betonowej	- 96,00 m ²
• nawierzchnia chodników z kostki betonowej	- 44,00 m ²
• pobocza z kruszywa łamanego	- 528,00 m ²

9. Dane informujące o wpisie terenu do rejestru zabytków oraz informacja czy teren podlega ochronie

Teren, na którym zlokalizowana jest inwestycja nie jest wpisany do rejestru zabytków, nie figuruje w wojewódzkiej oraz gminnej ewidencji zabytków. Teren na którym zlokalizowana jest inwestycja nie koliduje

bezpośrednio z zabytkowymi obiektami architektury oraz zieleni ani zabytkami archeologicznymi objętymi na mocy ustawy z dn. 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2024 r., poz. 1292, ze zm.)

10. Dane określające wpływ eksploatacji górniczej

Nie dotyczy. Teren nie znajduje się w granicach terenu górniczego.

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

Projektowana inwestycja nie stwarza zagrożenia dla warunków ekologicznych środowiska naturalnego. Nie wymaga się ochrony akustycznej dla planowanej inwestycji. Prace budowlane należy prowadzić w godzinach dziennych 6:00-18:00. Inwestycja nie obejmuje działań na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią.

Inwestycja nie stwarza zagrożenia dla higieny i zdrowia użytkowników projektowanych obiektów tj. pieszych i kierowców korzystających z zaprojektowanych zjazdów.

12. Charakterystyka ekologiczna obiektu

Projektowana budowa nie stwarza zagrożenia dla warunków ekologicznych środowiska naturalnego.

13. Uciążliwość akustyczna

Nie wymaga się ochrony akustycznej dla planowanej inwestycji.

14. Wpływ na środowisko wodne

Inwestycja nie znajduje się w obszarze o najwyższej ochronie, inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na warunki wodne.

15. Przewidywany termin realizacji

Zamiarem Inwestora jest wykonanie zadania w III-IV kwartale 2025 r.

16. Gospodarka odpadami

Powstające odpady zaliczane są do grupy 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych), zgodnie z §2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie katalogu odpadów. Powstające odpady zostaną przewiezione przez wykonawcę robót na własną bazę i przekazane do recyklingu. Ponadto ewentualna baza na budowie będzie wyposażona w szczelne urządzenia do gromadzenia ścieków socjalno-bytowych oraz kontenery na odpady komunalne stałe. W trakcie eksploatacji nie przewiduje się powstawania odpadów. Przewiduje się natomiast występowanie typowych odpadów komunalnych, które powstają w wyniku użytkowania zjazdu i drogi, w szczególności wyrzucania śmieci organicznych, plastików z przejeżdżających pojazdów. Z uwagi na fakt, iż przedmiotowa droga istnieje, wszystkie zanieczyszczenia, o których mowa powyżej, na dzień dzisiejszy również występują i są typowe dla dróg. Powstające odpady komunalne będą przez właściciela zjazdu zbierane i zagospodarowywane lub poddane utylizacji zgodnie z Ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach. Po zakończeniu robót teren zostanie uporządkowany przez Wykonawcę.

17. Podstawowe uwarunkowania ochrony środowiska

Z uwagi, że planowana inwestycja, nie należy do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w art. 59 ust. 1 ustawy z dnia 03.10.2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tj. Dz. U z 2018 poz. 2081 ze zm.) nie jest wymagane uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

18. UWAGI

Zgodnie z obowiązującymi przepisami zawartymi w ustawie Prawo budowlane „zastosowane wyroby budowlane winny być dopuszczone do obrotu i powszechnego stosowania w budownictwie”.

II INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

Ramowa zawartość informacji BIOZ

1. Zakres robót;
2. Wykaz istniejących obiektów budowlanych;
3. Elementy zagospodarowania terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi;
4. Wskazania dotyczące przewidywanych zagrożeń występujących podczas realizacji robót, określające skalę i rodzaje zagrożeń oraz miejsce i czas ich występowania;
5. Wskazanie sposobu instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych;
6. Wskazania środków technicznych i organizacyjnych, zapobiegającym niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie, w tym zapewniających bezpieczną i sprawną komunikację, umożliwiającą szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń.

Zakres robót

- remont drogi gminnej 430304W - ul. Przejazdowa
- remont istn. zjazdów wraz z wymianą istniejącego przepustu
- budowa chodnika
- budowa poboczy z kruszywa łamanego
- odtworzenie istniejących rowów drogowych
- budowa oświetlenia na projektowanym przejściu dla pieszych

Wskazania dotyczące przewidywanych zagrożeń występujących podczas realizacji robót, określające skalę i rodzaje zagrożeń oraz miejsce i czas ich występowania

1. Niekorzystne warunki atmosferyczne

Niekorzystne warunki atmosferyczne (ulewny deszcz, śnieg, śliskość nawierzchni lub jej oblodzenie, mgła, zbyt silny upał) mogą stwarzać zagrożenie w każdej fazie wykonywania robót. Należy przestrzegać zasad poprawnego wykonywania robót drogowych, wybierając właściwą pogodę na wykonanie poszczególnych elementów: nie wykonywać robót ziemnych, zwłaszcza ręcznych przy intensywnym opadzie i złej widoczności. Nie wykonywać robót z wykorzystaniem materiałów sypkich przy silnym wietrze, nie wykonywać robót asfaltowych przy zbyt silnym upale ze względu na możliwość zatrucia oparami materiałów ropopochodnych i ogólne osłabienie uwagi.

2. Wykopy dla wykonania koryta

Wykopy powinny być oznakowane i zabezpieczone. Dla osób postronnych najbardziej niebezpieczne są długie wykopy liniowe. Należy dążyć do pozostawienia otwartych wykopów tylko na czas niezbędny do wykonania robót; wykonywanie długich odcinków „na zapas” zawsze niesie potencjalne zagrożenie, a nie wpływa decydująco na tempo robót.

3. Praca maszyn drogowych

Maszyny muszą być przede wszystkim sprawne i posiadać świadectwa dopuszczalności do użytkowania. Maszyny należy używać zgodnie z ich przeznaczeniem i charakterystykami technicznymi. Pewne rodzaje maszyn mogą być używane tylko w porze dziennej (frezarki ze względu na głośnie pracę i wywoływane drgania, drobny sprzęt wibracyjny do zagęszczania małych powierzchni, np. nawierzchni chodników, zasypki wykopów, itp.). Wyjątkowe zagrożenie powstaje w związku z pracą walców drogowych, ponieważ okresowo poruszają się one w przeciwnym kierunku, a nie wszystkie posiadają urządzenie kabiny umożliwiające dobrą obserwację do tyłu. Sygnalizacja dźwiękowa maszyn i środków transportu poruszających się w różnych kierunkach jest obowiązkowa. Roboty drogowe odbywają się „pod ruchem”, dlatego zagrożenie wynikające z nadmiernej prędkości, jak i niepewnego toru jazdy istnieje zawsze. Ze względu na ciężar kontuzji odnoszonych przy robotach związanych z pracą maszyn drogowych i pojazdów, ten zakres prac należy uznać za najbardziej niebezpieczny.

4. Czas występowania zagrożeń

Wymienione zagrożenia występują podczas całego okresu wykonywania robót, jednak najbardziej niebezpieczny jest sam początek i koniec robót w danym dniu, zwłaszcza tych, wykonywanych o zmierzchu. Przy zaistnieniu śliskości lub oblodzenia drogi, wykonywanie robót jest niedopuszczalne.

Wskazanie sposobu instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych

Pracodawca jest zobowiązany zapewnić przeszkolenie pracownika w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy przed dopuszczeniem go do pracy oraz prowadzenie okresowych szkoleń w tym zakresie. Szkolenie w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy jest prowadzone, jako szkolenie wstępne i szkolenie okresowe. Szkolenie wstępne obejmuje: instruktaż ogólny, instruktaż stanowiskowy, szkolenie podstawowe. Odbycie przez¹²

pracownika instruktą ogólnego oraz instruktą stanowiskowego powinno być przez pracownika na piśmie i odnotowane w jego aktach osobowych. Szkolenie podstawowe powinno być zakończone egzaminem sprawdzającym. Szkolenie okresowe obowiązuje osoby objęte szkoleniem podstawowym. Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach robotniczych przechodzą szkolenia okresowe. (w formie instruktą) nie rzadziej niż 3 lata, a na stanowiskach, na których występują szczególnie duże zagrożenia zdrowia oraz zagrożenia wypadkowe – nie rzadziej niż raz w roku. Pracodawcy oraz inne osoby kierujące pracownikami np. kierownicy podlegają szkoleniu nie rzadziej, niż co 6 lat. Szkolenie okresowe powinno być zakończone egzaminem sprawdzającym. Zabranie się powierzania obsługi maszyn i urządzeń pracownikom nieposiadającym stosownych kwalifikacji. Na stanowiskach pracy przy stacjonarnych maszynach i urządzeniach udostępnia się instrukcje bezpiecznej obsługi i konserwacji, z którymi zapoznaje się pracowników, dokonują stosownego zapisu do Rejestru dokumentacyjnego szkoleń.

Wskazania środków technicznych i organizacyjnych, zapobiegającym niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie, w tym zapewniających bezpieczną i sprawną komunikację, umożliwiającą szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń.

Przed przystąpieniem do realizacji robót montażowych wykonawca ma bezwzględny obowiązek zapoznania się z treścią wszystkich uzgodnień. Roboty budowlano montażowe należy wykonywać zgodnie z Instrukcjami producentów. Podstawowe znaczenie ma poprawna organizacja robót, a jej najistotniejszym nakazem jest wykonywanie robót z zachowaniem sekwencji technologicznej – należy unikać sytuacji, gdy wraca się do robót już uprzednio wykonanych i zakrytych. Przy wykonywaniu robót drogowych należy stosować wszelkie środki techniczne oraz tak zorganizować pracę, aby zapobiegać niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie. Przy pracach budowlano-drogowych szczególnie ważna jest pora i warunki atmosferyczne ich wykonywania. Harmonogram robót należy tak opracować, by wyeliminować wykonywanie robót w obrębie korony drogi w potencjalnie najbardziej niebezpiecznych okresach. Roboty ziemne powinny być prowadzone na podstawie projektu określającego położenie instalacji, przewodów i urządzeń podziemnych mogących znaleźć się w zasięgu prowadzonych robót. W czasie wykonywania robót ziemnych miejsca niebezpieczne powinny być oznakowane i ogrodzone uniemożliwiając dostęp osobom niezatrudnionym. Wszystkie maszyny i urządzenia techniczne powinny być sprawne technicznie i dopuszczone do użytkowania. Do wykonywania robót należy stosować odpowiednie, w pełni sprawne techniczne narzędzia, tzn. takie, których rozmiary i wydajność oraz dokładność pracy odpowiadają rodzajowi robót. Należy zawsze przestrzegać takiego doboru maszyn, by mogły one funkcjonować w obrębie wykonywanej roboty, nie wpływając swoim zasięgiem na teren, gdzie ich obecność jest zbędna. O sprawności maszyny stanowi również jej wpływ na środowisko naturalne: wszelkie nieszczelności, pojawianie się otwartego płomienia, powinny być natychmiast likwidowane. Oznacza to jednocześnie obowiązek wyposażenia maszyn w sprawny sprzęt gaśniczy. W przypadku wykrycia przedmiotów wybuchowych i niebezpiecznych należy niezwłocznie przerwać wszelkie prace w rejonie zagrożenia i o tym fakcie powiadomić Kierownika Budowy. Wykryte przedmioty powinny podlegać ścisłej kontroli i ewidencji. Należy je przewieźć specjalnie przygotowanymi samochodami poza rejon budowy. Wykonawca powinien przechowywać ww. materiały w oddzielnych magazynach spełniających wymogi bezpieczeństwa w tym zakresie.

Prace należy prowadzić w sposób zapobiegający powstawaniu wzajemnych kolizji, poszczególne czynności powinny zapewniać postęp robót i nie dopuszczać do ponownego wykonywania robót już uprzednio wykonanych.

Istotne znaczenie ma zapewnienie sprawnej komunikacji: dla pracowników z każdego kierunku prowadzonych robót, a dla wozów bojowych straży pożarnej lub jednostek ratownictwa – od w pełni dostępnej i przejezdnej drogi publicznej.

Informacje ogólne

- Prowadzenie robót przygotowawczych i budowlanych powinno być zgodne z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych
- Informacje dotyczące bezpieczeństwa i ochrony zdrowia przygotowano zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r.

II ZAŁĄCZNIKI

Załącz. 1 Tabela robót ziemnych

Kilometraż	Odległość między przekrojami (m)	Powierzchnia wykopu (+m ²)	Powierzchnia nasypu (-m ²)	Powierzchnia średnia wykopu (+m ²)	Powierzchnia średnia nasypu (-m ²)	Objętość wykopu (+m ³)	Objętość nasypu (-m ³)
0+000.00		0.00	0			0.00	0.00
0+028.00	28.00	0.00	0	0.00	0.00	0.00	0.00
0+028.01	0.01	3.01	0	1.51	0.00	0.02	0.00
0+033.60	5.59	2.02	0	2.52	0.00	14.06	0.00
0+057.00	23.40	2.55	0	2.29	0.00	53.47	0.00
0+083.20	26.20	2.17	0	2.36	0.00	61.83	0.00
0+107.50	24.30	1.74	0	1.96	0.00	47.51	0.00
0+132.20	24.70	1.92	0	1.83	0.00	45.20	0.00
0+157.20	25.00	2.20	0	2.06	0.00	51.50	0.00
0+182.40	25.20	2.00	0	2.10	0.00	52.92	0.00
0+207.30	24.90	2.06	0	2.03	0.00	50.55	0.00
0+232.30	25.00	1.95	0	2.01	0.00	50.13	0.00
0+256.90	24.60	2.02	0	1.99	0.00	48.83	0.00
0+282.10	25.20	2.15	0	2.09	0.00	52.54	0.00
0+307.00	24.90	1.89	0	2.02	0.00	50.30	0.00
0+331.90	24.90	1.96	0	1.93	0.00	47.93	0.00
0+356.70	24.80	1.93	0	1.95	0.00	48.24	0.00
0+381.90	25.20	2.23	0	2.08	0.00	52.42	0.00
0+406.80	24.90	2.16	0	2.20	0.00	54.66	0.00
0+431.70	24.90	1.98	0	2.07	0.00	51.54	0.00
0+456.55	24.85	3.14	0	2.56	0.00	63.62	0.00
0+456.60	0.05	2.27	0	2.71	0.00	0.14	0.00
0+466.73	10.13	3.21	0	2.74	0.00	27.76	0.00
0+481.80	15.07	2.45	0	2.83	0.00	42.65	0.00
0+506.70	24.90	2.31	0	2.38	0.00	59.26	0.00
0+531.60	24.90	1.76	0	2.04	0.00	50.67	0.00
0+556.60	25.00	2.33	0	2.05	0.00	51.13	0.00
0+581.70	25.10	2.30	0	2.32	0.00	58.11	0.00
0+607.00	25.30	1.90	0	2.10	0.00	53.13	0.00
0+632.60	25.60	2.35	0	2.13	0.00	54.40	0.00
0+657.90	25.30	2.57	0	2.46	0.00	62.24	0.00
0+682.90	25.00	2.29	0	2.43	0.00	60.75	0.00
0+707.85	24.95	2.24	0	2.27	0.00	56.51	0.00
0+733.06	25.21	2.01	0	2.13	0.00	53.57	0.00
						1527.55	0.00

III CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Rys nr 1 Plan orientacyjny w skali 1:5000

Rys nr 2.1 Plan sytuacyjny w skali 1:500

Rys nr 2.2 Plan sytuacyjny w skali 1:500

Rys nr 3.1 Przekroje normalne i szczegóły techniczne w skali 1:50 i 1:20

Rys nr 3.2 Przekroje normalne zjazdów w skali 1:50

Rys nr 4 Profil podłużny w skali 1:100/1000

Rys nr 5 Przekroje poprzeczne