



KONTO: 38 1050 1012 1000 0023 0260 5320 ING Bank Śląski S.A. REGON: 010082711 NIP: 536-001-62-47	Opracowanie:	Projekt budowlano-wykonawczy		
	Obiekt:	BUDOWA ODCINKA DROGI GMINNEJ NR 240515W ul. SZKOLNEJ WRAZ Z WYKONANIEM CHODNIKA ORAZ ZATOK PARKINGOWYCH w m. BRODY-PARCELE gm. POMIECHÓWEK		
	Adres inwestycji:	Droga gminna Nr 240515W w m. Brody-Parcele, gm. Pomiechówek, pow. nowodworski, woj. mazowieckie dz. Nr ew. 63/7, 57/7, 61/10, 57/2, 123 obręb Nr 5 Brody Parcele		
	Inwestor:	Urząd Gminy Pomiechówek z siedzibą w Brodach-Parcelach 05-180 Pomiechówek ul. Szkolna 1a		
	Stadium:		P.B.W.	
	Kategoria obiektu budowlanego:		IV	
	Projektant:	mgr inż. Anna Urata Upr. Nr Wa-788/3 w spec. konstrukcyjno-inżynierskiej		
	Projektant:	mgr inż. Leszek Kamiński Upr. Nr St-251/86 w spec. konstrukcyjno-budowlanej		
	03 październik 2011 r.		EGZ. NR 1.	

Na Inwestora zostaje przeniesione prawo majątkowe do jednorazowej realizacji obiektu pod warunkiem uregulowania należności za projekt. Autor zastrzega sobie wszelkie prawa do niniejszego projektu zgodnie z USTAWĄ O PRAWIE AUTORSKIM I PRAWACH POKREWNYCH z dnia 04.02.1994 roku Dziennik Ustaw Nr 24 poz. 83. z dnia 23.02.1994 roku.

ZAWARTOŚĆ PROJEKTU

OPIS TECHNICZNY	Str. 1-9
PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU 1:500	Rys. 1
PLANSZA ROBÓT ROZBIÓRKOWYCH 1:500	Rys. 2
INWENTARYZACJA INFRASTRUKTURY 1:500	Rys. 3
PRZEKROJE NORMALNE 1:50	Rys. 4
PRZEKROJE NORMALNE 1:50	Rys. 5
PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE 1:50	Rys. 6
PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE 1:50	Rys. 7
PRZEKRÓJ KONSTRUKCYJNY ZJAZDU INDYWIDUALNEGO 1:50	Rys. 8
PROFIL PODŁUŻNY 1:100/1:1000	Rys. 9

Opis do projektu wykonawczego dotyczącego
budowy odcinka drogi gminnej nr 240515W - ul. Szkolnej
wraz wykonaniem chodnika oraz zatok parkingowych
w Brodach – Parcelach gm. Pomiechówek.

Inwestor: Gmina Pomiechówek z siedzibą Brody – Parcele
ul. Szkolna 1a
05-180 Pomiechówek

Lokalizacja inwestycji: działki nr ew. 63/7, 57/7, 61/10, 57/2, 123 - droga gminna nr
240515W m. Brody Parcele , gm. Pomiechówek.

1. Przedmiot inwestycji,

1.a *Przedmiotem inwestycji* jest budowa drogi gminnej nr 240515W w Brodach - Parcelach. Opracowywana droga stanowi fragment dłuższej drogi łączącej drogę krajową nr 62 z obiektami użyteczności publicznej i osiedlami położonymi na północ od tej drogi. Umożliwia dojazd do budynków mieszkalnych znajdujących się przy niej oraz budynków szkolnych.

1.b Podstawa opracowania

- o umowa projektanta z Wójtem Gminy Pomiechówek,
- o aktualna mapa sytuacyjno – wysokościowa do celów projektowych,
- o wytyczne Urzędu Gminy Pomiechówek,
- o wizja lokalna w terenie,
- o rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 43, poz. 430 z późniejszymi zmianami),
- o rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. nr 120, poz. 1133 z późniejszymi zmianami).

1.c Niniejszy projekt budowlany określa:

- o lokalizację elementów projektowanej drogi,
- o rozwiązanie jej połączenia z istniejącą drogą,
- o rozwiązanie pozostałych problemów technicznych które wystąpią podczas projektowania.

1.d *Zakres opracowania* pozwoli na ogłoszenia zamówienia publicznego na wykonanie robót zgodnie z ustawą z dnia 29 stycznia 2004r. Prawo zamówień publicznych (j.t. Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759 z późn. zm.).

2. Istniejący stan zagospodarowania terenu

2.1 Stan istniejący.

Pas drogowy istniejący na całym odcinku na który obejmuje projekt ma szerokość zmienną – średnio około 8 metrów Pas wyznaczony jest przez faktyczne granice użytkowania drogi.

Jezdnia z mieszanek mineralno – asfaltowych w złym stanie technicznym. Chodniki istnieją w niektórych miejscach.

Pobocza po obu stronach jezdni.

Zjazdy w większości utwardzone.

Odwodnienie do kanalizacji deszczowej – studni chłonnych oraz na pobocze drogi.

Infrastruktura techniczna podziemna sieciowa w projektowanej drodze występuje w postaci:

- wodociągowej,
- gazowej,
- kanalizacji sanitarnej.

Inwentaryzacja infrastruktury na rysunku planu zagospodarowania. Podczas robót budowlanych należy liczyć się z możliwością natrafienia na sieć nie zinwentaryzowaną, a więc również nie uwzględnioną na rysunku.

Drzewa – nie będą kolidowały z projektowanymi robotami.

Otoczenie inwestycji stanowią, po obu stronach projektowanej drogi, zabudowane oraz nie zabudowane.

Realizację robót będą utrudniać słupy żelbetowe w znajdujące się na poboczu po stronie lewej. W przedmiarze uwzględniono konieczność przestawienia tych słupów. Uwzględnić podczas kalkulacji kosztów przestawienia słupów nie tylko bezpośrednio wykonawstwo ale też nadzór nad robotami przez pracowników posterunku energetycznego PGE Dystrybucja znajdującego się w Nowym Dworze Mazowieckim. Nowa lokalizacja słupów będzie musiała zapewnić przestawienie słupów na odległość niezbędną do realizacji zaplanowanych robót drogowych.

2.2 Projektowane zmiany w stanie zagospodarowania terenu.

Przewiduje się, że projektowana inwestycja będzie przeprowadzona w istniejącym obecnie faktycznym pasie działki drogowej. Zastanie przeprowadzona kompleksowa przebudowa nawierzchni, jezdni zostanie nadane jednoznaczne pochylenie poprzeczne – w zależności od lokalizacji - daszkowe lub jednostronne.

Po stronie lewej projektuje się chodnik bezpośrednio przy krawędzi jezdni lub przy miejscach parkingowych.

Projektuje także remont istniejących miejsc parkingowych po prawej stronie drogi oraz wykonanie całkowicie nowych miejsc po lewej stronie.

3. Projektowane zagospodarowanie terenu,

3.1 *Zakres opracowania:* projektowana droga rozpoczyna się na połączeniu z drogą krajową. Odcinka w pasie drogi krajowej – od km 0+000,0 do km 0+007,5 nie uwzględniono na opracowaniu rysunkowym ale jego wykonanie uwzględniono w przedmiarze.

3.2 *Przebieg drogi w planie:* zgodnie z przekrojem podłużnym projektowana droga na pierwszych 74 metrach przebiega prosto. W km 0+074,0 rozpoczyna się łuk prawy o promieniu 150 m i długości 26,7 metra. Następnie, od km 0+100,7 do końca opracowania tj., do km 0+189,5 droga przebiega prosto.

3.3 *Rozwiązania projektowe.*

Projekt przewiduje następujące zagospodarowanie terenu:

- przebudowaną jezdnię z mieszanek mineralno – asfaltowych,
- chodnik lewostronny,
- wyremontowane parkingi po prawej i nowe miejsca parkingowe po lewej stronie drogi,
- wyremontowane zjazdy.

Projektowane roboty będą prowadzone na drodze gminnej, ogólnodostępnej, bezpośrednio obsługującej przyległy teren, zlokalizowanej na terenie zabudowanym. Nie przewiduje się konieczności pozyskania gruntu na cele budowlane.

Zaprojektowano przekrój drogowy, jednojezdniowy, szerokość jezdni 6,0 m.

Założono następujące parametry projektowanej drogi:

klasa drogi	D
obciążenie ruchem	KR 2
prędkość projektowa	30 km/h
szerokość jezdni	6,0m
spadki poprzeczne	jednostronne lub dwustronne , 2%,
spadki podłużne	zgodne z aktualnym ukształtowaniem, zapewniające optymalne odprowadzenie wody.

4. Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania terenu

długość opracowywanej drogi	189,5 m
powierzchnia nowej nawierzchni jezdni drogi z mieszanek mineralno-asfaltowych (betonu asfaltowego)	1212,78 m ²
powierzchnia nowej nawierzchni miejsc parkingowych z kostki betonowej	247,8 m ²
powierzchnia chodnika	276,65 m ²

5. Dane informujące, czy teren, na którym jest projektowany obiekt budowlany, są wpisane do rejestru zabytków oraz czy podlegają ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego,

Teren który obejmuje projekt zagospodarowania, nie jest wpisany do rejestru zabytków i nie podlega ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

6. Dane określające wpływ eksploatacji górniczej na teren zamierzenia budowlanego, znajdującego się w granicach terenu górniczego,

Obszar objęty projektem nie znajduje się na terenie szkód górniczych, nie podlega wpływowi eksploatacji górniczej.

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

W wyniku przeprowadzonej analizy stwierdzono, że zarówno budowa jak i eksploatacja drogi nie pogorszy stanu środowiska. Nie zostanie zmieniona gospodarka wodna – zachowane będzie zagospodarowanie terenu pozwalające na przepływanie wody w poprzek pasa drogowego w kierunku naturalnego pochylenia terenu i na pobocza lub do studni chłonnych. Nie ulegnie zmianie zapylenie, oraz nastąpi poprawa obsługi komunikacyjnej mieszkańców okolicznych miejscowości z lotniskiem. Nie stwierdza się też innych zagrożeń higieny i zdrowia użytkowników projektowanych obiektów i ich otoczenia.

8. Inne konieczne dane wynikające ze specyfiki, charakteru i stopnia skomplikowania obiektu budowlanego lub robót budowlanych,

8.1 Przekrój normalny drogi

Przekrój normalny drogi przedstawiono na rysunku 2.

Przekrój pokazuje jezdnię o pochyleniu jednostronnym, w miejscu jego sporządzenia (pomiędzy km 0+103,0 a km 0+151) z projektowaną zatoką parkingową (lewą). Spadek poprzeczny jednolity, lewy, wynoszący 2%. Pobocze prawe wchłaniające wody opadowe.

Zgodnie z przedmiarem zrealizowane będą roboty pozwalające wykonać:

- o jezdnię z mieszanek mineralno – asfaltowych,
- o miejsca parkingowe z nawierzchnią z kostki betonowej,
- o chodnik,

Analogiczny przekrój również w pozostałych miejscach, tyle że do km 0+075,0 spadek poprzeczny dwustronny.

8.2 Przewidywane do wykonania roboty budowlane:

Projekt zakłada konieczność wykonania następujących robót:

- o wykonanie niezbędnych robót przygotowawczych,
- o rozbiórka istniejących nawierzchni,
- o wykonanie pełnej konstrukcji drogi, od km 0+007,5 do końca opracowania,
- o wymiana warstwy ścieralnej od początku opracowania do km 0+007,5,
- o wykonanie miejsc parkingowych,
- o wykonanie chodnika,
- o dopasowanie wysokościowe zjazdów do nowej rzędnej jedni,
- o uporządkowanie otoczenia drogi.

9. Konstrukcja drogi.

9.1 Konstrukcja warstw podbudowy i nawierzchni.

9.1.1 Jezdnia ulicy Szkolnej co do zasady będzie miała następującą konstrukcję:

5 cm	warstwa ścieralna z betonu asfaltowego BA 8 zgodnie z PN-S-96025
6 cm	warstwa wiążąca z betonu asfaltowego BA 16 zgodnie z PN-S-96025
8 cm	górna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-31,5 mm
15 cm	dolna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 31,5-63mm
15 cm	warstwa odsączająca z piasku średniego
	dno wykonanego koryta – podłoże drogi

Łączna grubość warstw konstrukcyjnych : 49 cm.

Konstrukcja odpowiada założonemu natężeniu ruchu – KR2

Nominalna szerokość jezdni wynosi 6,0 metrów.

Jezdnia będzie miała spadek poprzeczny - 2 %.

Frezowane na połączeniach opracowywanej drogi z odcinkami nie podlegającymi przebudowie. Warstwę ścieralną na całej długości drogi kłaść równocześnie, na siatce z włókna szklanego.

Jezdnia ujęta w krawężniki: wtopione - oporniki betonowe wibroprasowane 12x25 na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 lub wyniesione krawężniki betonowe wibroprasowane 15x30 na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15, zlokalizowane w miejscach wskazanych na planie zagospodarowania. Prace ziemne wykonywać ze szczególną ostrożnością, szczególnie w pobliżu i nad naniesionymi na podkład mapowy sieciami; podbudowy starannie zagęszczać warstwami.

9.1.2 Jezdnia ulic poprzecznych do ulicy Szkolnej co do zasady będzie miała następującą konstrukcję:

8 cm	kostka betonowa wibroprasowana gr. 8 cm, szara
3 cm	podsyпка piaskowo - cementowa
8 cm	górna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-31,5 mm

15 cm	dolna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 31,5-63mm
10 cm	warstwa odsączająca ze żwiru
	dno wykonanego koryta – podłoże drogi

Łączna grubość warstw konstrukcyjnych : 44 cm.

Konstrukcja odpowiada założonemu natężeniu ruchu – KR1

Nominalna szerokość jezdni wynosi 3,5 lub 4,0 metry.

Jeźdnia będzie miała spadek poprzeczny - 2 %.

Lokalizację jezdni wskaże przedstawiciel inwestora. Rozbiórkę naniesień pod jeźnią przewidziano w przedmiarze robót.

Jeźdnia ujęta w krawężniki: wtopione betonowe wibroprasowane 15x30 na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15, zlokalizowane w miejscach wskazanych na planie zagospodarowania. Prace ziemne wykonywać ze szczególną ostrożnością, szczególnie w pobliżu i nad naniesionymi na podkład mapowy sieciami; podbudowy starannie zagęszczać warstwami. Szczeliny kostki chodnika wypełnić drobnym piaskiem.

9.1.3 Jeźdnia miejsc parkingowych będzie miała następującą konstrukcję:

8 cm	kostka betonowa wibroprasowana gr. 8 cm, szara
3 cm	podsyпка piaskowo - cementowa
8 cm	górná warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-31,5 mm
15 cm	dolna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 31,5-63mm
10 cm	warstwa odsączająca ze żwiru
	dno wykonanego koryta – podłoże drogi

Łączna grubość warstw konstrukcyjnych : 44 cm.

Wymiary miejsc parkingowych – poprzecznych do osi drogi - 4,5 x 2,5 metry.

Konstrukcja miejsc pozwala wyłącznie na parkowanie samochodów osobowych.

9.1.4 Zjazdy będą miały następującą konstrukcję:

8 cm	kostka betonowa wibroprasowana gr. 8 cm, szara
3 cm	podsyпка piaskowo - cementowa
15 cm	podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-63mm
10 cm	warstwa odsączająca z piasku średniego
	dno wykonanego koryta – podłoże drogi

Łączna grubość warstw konstrukcyjnych : 36 cm.

Konstrukcja odpowiada założonemu natężeniu ruchu – KR1

Rzędne zjazdów dostosować do ukształtowania korony drogi. Pochylenie podłużne zjazdów nie przekroczy wymaganych przepisami 5%.

9.1.5 Chodnik

Zgodnie z rysunkami konstrukcja chodnika będzie wyglądała następująco:

6 cm	warstwa ścieralna z kostki betonowej
3 cm	podsyпка cementowo-piaskowa
8 cm	podbudowa z pospółki zagęszczonej mechanicznie

Łączna grubość 17 cm.

Kostka nawierzchni z kostki – czerwony.

Nawierzchnię i podbudowę chodnika będzie ograniczało obrzeże 8x30 ustawione na podsypce cementowo – piaskowej po stronie lewej chodnika, oraz krawężnik ustawiony przy krawędzi jezdni, po stronie prawej chodnika.

Szczeliny kostki chodnika wypełnić drobnym piaskiem.

Prace ziemne wykonywać ze szczególną ostrożnością, szczególnie w pobliżu i nad naniesionymi na podkład mapowy sieciami; podbudowy starannie zagęszczać warstwami.

9.2 Odwodnienie drogi.

Projekt przewiduje zachowanie istniejącej zasady odprowadzania wód opadowych i roztopowych z otoczenia drogi - do studni chłonnych lub na pobocze drogi. Przewidziano oczyszczenie i wymianę filtrów chłonnych w istniejących studniach (oraz regulację wysokościową wpustów ulicznych) a także dobudowę studni (studnia chłonna w miejscach wskazanych przez zamawiającego, wpusty uliczne w najniższych miejscach niwelety w początkowym odcinku przebiegu drogi.

9.3 Roboty przygotowawcze i rozbiórkowe.

Projekt przewiduje dowiązanie istniejących i nie przewidzianych do wymiany chodników tak by pasowały wysokościowo z istniejącymi. Rozbiórce będą podlegały wszystkie naniesienia w istniejącym pasie drogowym – zgodnie z przedmiarem.

W ramach robót przygotowawczych należy wykonać zaplecze budowy.

9.4 Szczegóły konstrukcyjne.

km 0+0,00	Początek opracowania,
km 0+007,5	Koniec odcinka położonego w pasie drogi krajowej
km 0+013,0	Oś zjazdu indywidualnego nr 1, prawego, szer. 6,0m,
km 0+037,0	Oś zjazdu indywidualnego nr 2, prawego, szer. 6,0m,
km 0+049,5	Oś zjazdu indywidualnego nr 3, prawego, szer. 6,0m,
km 0+055,5	Oś zjazdu publicznego nr 1, lewego, szer. 5,0m,
km 0+074,0	Początek łuku kołowego prawego R150,
km 0+078,5	Oś zjazdu publicznego nr 2, prawego, szer. 6,0m,
km 0+084,0	Początek remontowanych miejsc postojowych – prawych

km 0+085,5	Oś zjazdu indywidualnego nr 4, lewego, szer. 4,0m,
km 0+100,7	Koniec łuku kołowego prawego R150,
km 0+103,0	Koniec remontowanych projektowanych miejsc postojowych – prawych
km 0+111,0	Początek projektowanej zatoki postojowej – lewej
km 0+131,5	Oś zjazdu indywidualnego nr 5, prawego, szer. 4,0m,
km 0+151,0	Koniec projektowanej zatoki postojowej – lewej
km 0+158,0	Oś zjazdu indywidualnego nr 6, prawego, szer. 3,5m,
km 0+170,5	Oś zjazdu indywidualnego nr 7, prawego, szer. 3,5m,
km 0+175,5	Oś zjazdu indywidualnego nr 8, lewego, szer. 3,5m,
km 0+189,5	Koniec opracowywanego odcinka.

9.5 Zalecenia wykonawcze.

Projektuje się następującą technologię robót:

- o prace ziemne wykonywać ze szczególną ostrożnością, szczególnie w pobliżu i nad naniesionymi na podkład mapowy sieciami,
- o roboty wykonywać po wcześniejszych uzgodnieniach z właścicielami nieruchomości przyległych do drogi; bez uzyskania zgody nie da się wykonać robót budowlanych,
- o wszelkie podbudowy starannie zagęszczać warstwami,

10. Dane techniczne drogi charakteryzujące jej wpływ na środowisko i jego wykorzystywanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie.

W wyniku przeprowadzonej analizy stwierdzono, że zarówno budowa jak i eksploatacja drogi nie pogorszy stanu środowiska. Nie zostanie zmieniona gospodarka wodna – zachowane będą właściwości pasa drogowego pozwalające na odprowadzanie wody w kierunku naturalnego pochylenia terenu. Nie stwierdza się też innych zagrożeń higieny i zdrowia użytkowników projektowanych obiektów i ich otoczenia.

10a. W trakcie eksploatacji drogi nie będzie potrzebna woda, nie będą więc wytwarzane ścieki, oraz nie będzie istniała konieczność oczyszczania ścieków. W trakcie budowy drogi będzie konieczna woda, ale jej ilość należy uznać za znikomą.

10b. W trakcie eksploatacji drogi nie będzie emisji zanieczyszczeń gazowych, pyłowych i płynnych ze względu na szczelny system dopuszczenia do ruchu wyłącznie pojazdów pojazdów o należytych stanie technicznym.

10c. W trakcie eksploatacji drogi nie będą wytwarzane odpady.

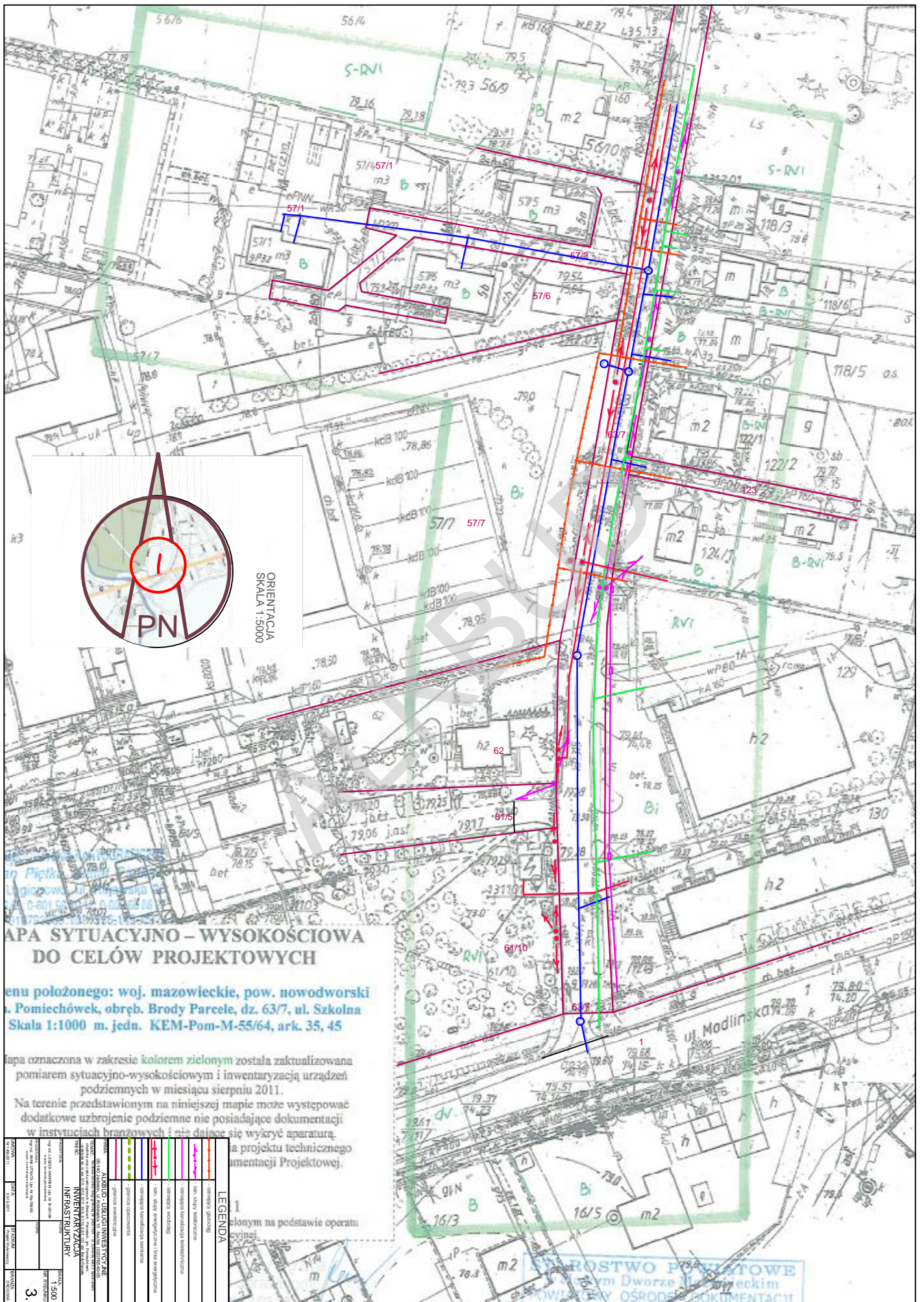
10d. W trakcie eksploatacji drogi nie będzie emisji hałasu oraz wibracji, a także promieniowania.

10e. Eksploatacja drogi nie będzie miała negatywnego wpływu na istniejący drzewostan, powierzchnię ziemi, w tym glebę, wody powierzchniowe i podziemne. Wręcz przeciwnie, płynny ruch pojazdów dzięki zaprojektowaniu i wykonaniu nowej, równej nawierzchni będzie miał korzystny wpływ na środowisko przyrodnicze

Przyjęte w projekcie architektoniczno-budowlanym rozwiązania przestrzenne, funkcjonalne i techniczne eliminują więc wpływ obiektu budowlanego na środowisko przyrodnicze, zdrowie ludzi i obiekty budowlane znajdujące się w pobliżu drogi.

W powyższej sytuacji nie można sprecyzować danych technicznych drogi charakteryzujące jej wpływ na środowisko i jego wykorzystywanie, oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiadujące z drogą.

ALKBUD



ORIENTACJA
SKALA 1:5000

**MAPA SYTUACYJNO - WYSOKOŚCIOWA
DO CELÓW PROJEKTOWYCH**

teren położonego: woj. mazowieckie, pow. nowodworski
gmina Pomiechówek, obręb. Brody Parcele, dz. 63/7, ul. Szkolna
Skala 1:1000 m. jedn. KEM-Pom-M-55/64, ark. 35, 45

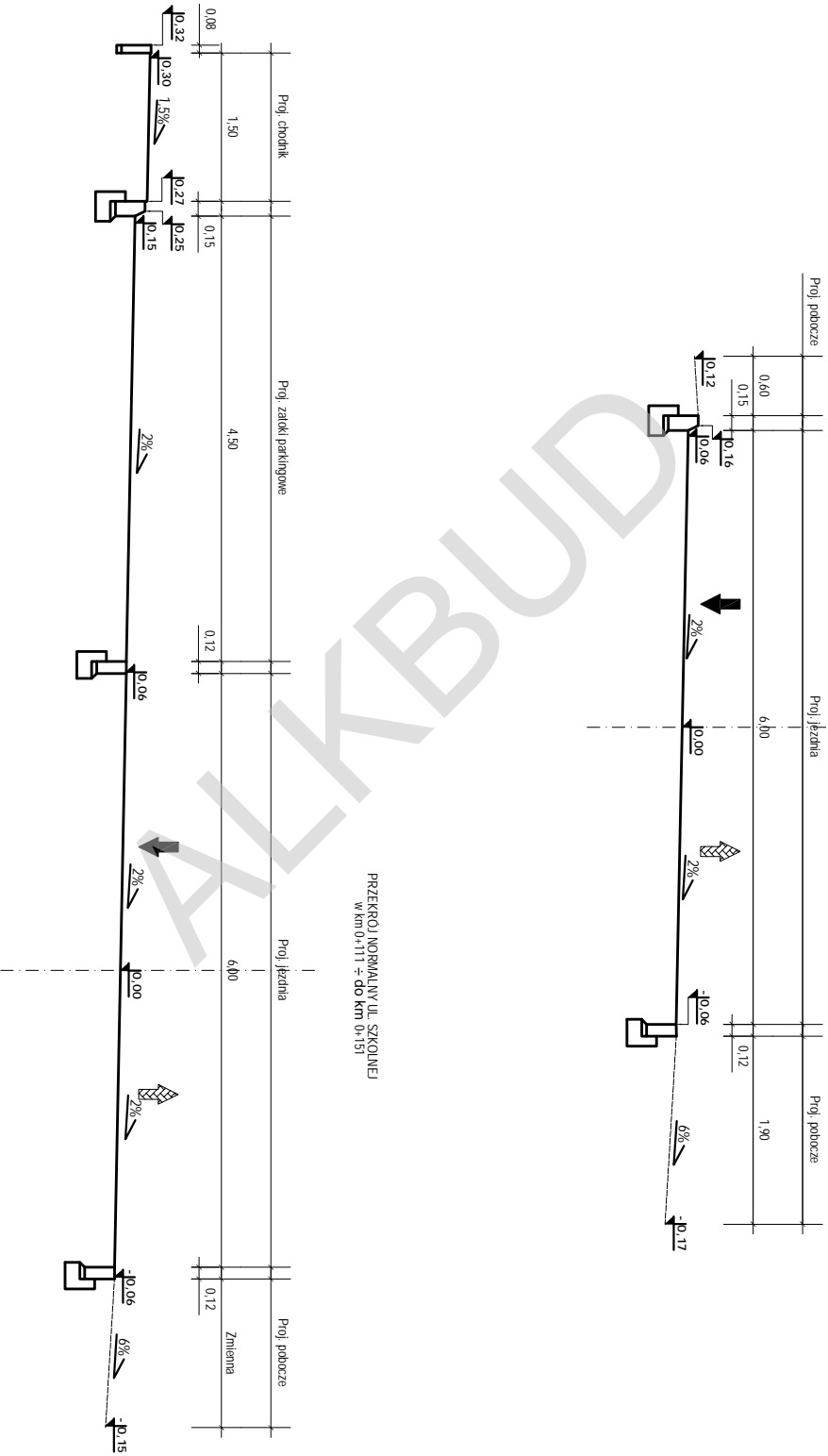
Mapa oznaczona w zakresie kolorem zielonym została zaktualizowana
pomiarom sytuacyjno-wysokościowym i inwentaryzacji urządzeń
podziemnych w miesiącu sierpniu 2011.

Na terenie przedstawionym na niniejszej mapie może występować
dodatkowe uzbrojenie podziemne nie posiadające dokumentacji
w instytucjach branżowych i nie dające się wykryć aparaturą
projektową. W tym celu należy dokonać inwentaryzacji
dokumentacji Projektowej.

1	teren zabudowy
2	teren zielony
3	teren zielony
4	teren zielony
5	teren zielony
6	teren zielony
7	teren zielony
8	teren zielony
9	teren zielony
10	teren zielony
11	teren zielony
12	teren zielony
13	teren zielony
14	teren zielony
15	teren zielony
16	teren zielony
17	teren zielony
18	teren zielony
19	teren zielony
20	teren zielony
21	teren zielony
22	teren zielony
23	teren zielony
24	teren zielony
25	teren zielony
26	teren zielony
27	teren zielony
28	teren zielony
29	teren zielony
30	teren zielony
31	teren zielony
32	teren zielony
33	teren zielony
34	teren zielony
35	teren zielony
36	teren zielony
37	teren zielony
38	teren zielony
39	teren zielony
40	teren zielony
41	teren zielony
42	teren zielony
43	teren zielony
44	teren zielony
45	teren zielony
46	teren zielony
47	teren zielony
48	teren zielony
49	teren zielony
50	teren zielony
51	teren zielony
52	teren zielony
53	teren zielony
54	teren zielony
55	teren zielony
56	teren zielony
57	teren zielony
58	teren zielony
59	teren zielony
60	teren zielony
61	teren zielony
62	teren zielony
63	teren zielony
64	teren zielony
65	teren zielony
66	teren zielony
67	teren zielony
68	teren zielony
69	teren zielony
70	teren zielony
71	teren zielony
72	teren zielony
73	teren zielony
74	teren zielony
75	teren zielony
76	teren zielony
77	teren zielony
78	teren zielony
79	teren zielony
80	teren zielony
81	teren zielony
82	teren zielony
83	teren zielony
84	teren zielony
85	teren zielony
86	teren zielony
87	teren zielony
88	teren zielony
89	teren zielony
90	teren zielony
91	teren zielony
92	teren zielony
93	teren zielony
94	teren zielony
95	teren zielony
96	teren zielony
97	teren zielony
98	teren zielony
99	teren zielony
100	teren zielony

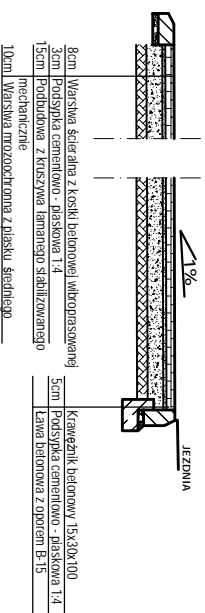
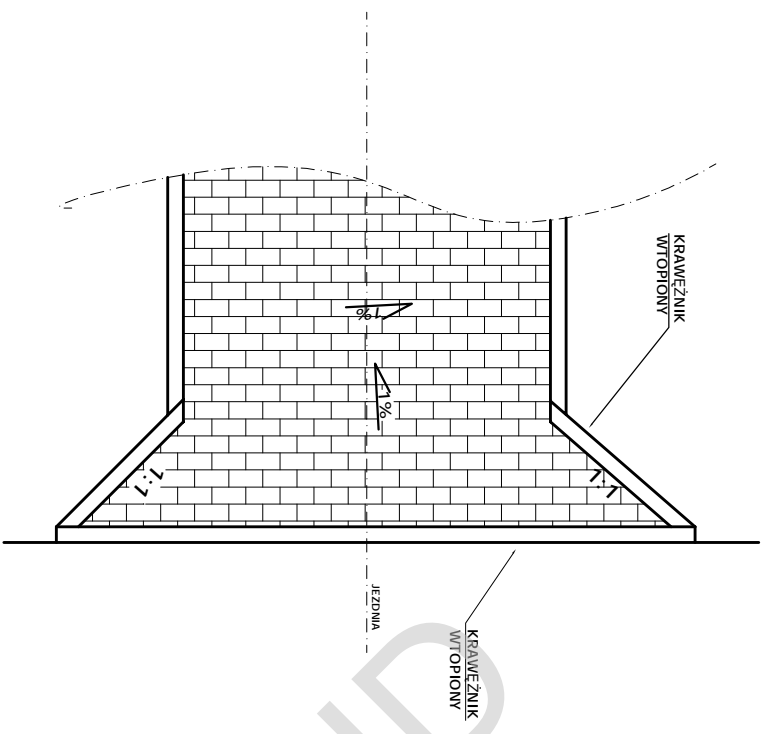
LEGENDA
1. teren zabudowy na podstawie operatu
cyfrowego

PRZERZKOJ NORMALNY UL. SZKOLNEJ
 w km 0+074 - km 0+180
 w km 0+151 - km 0+193,5

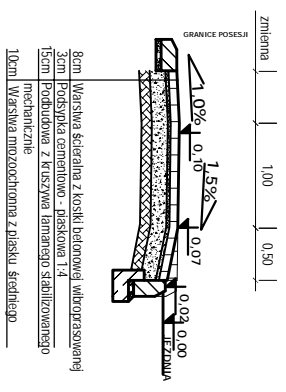
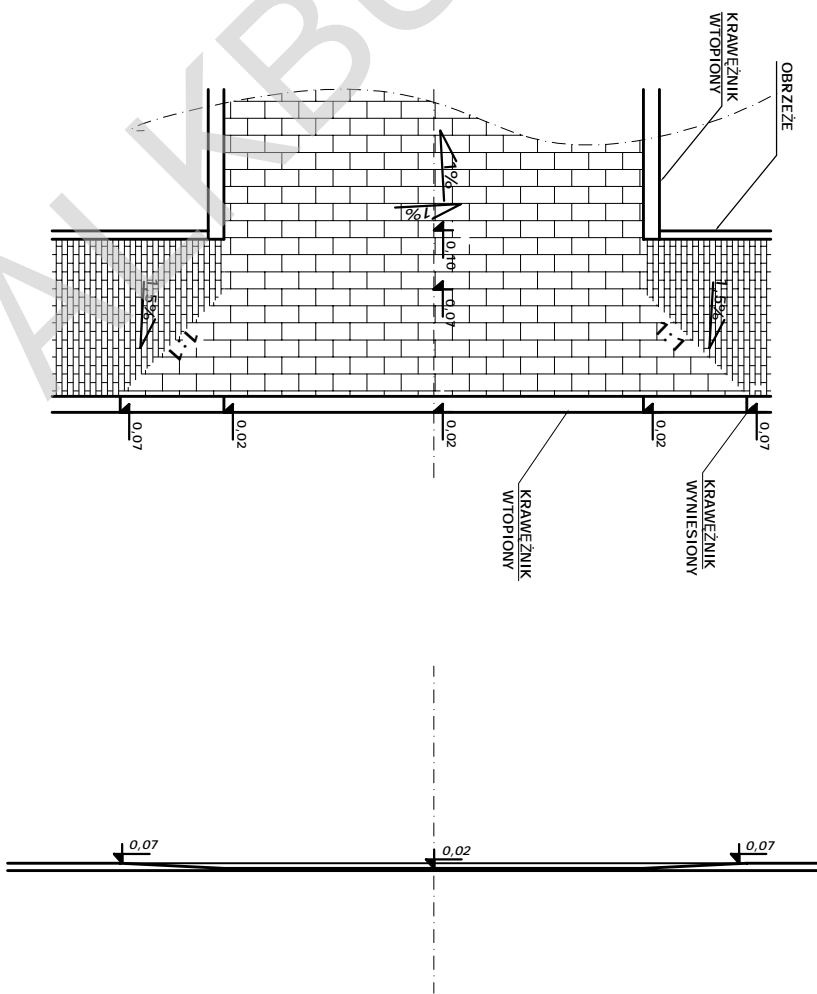


FIRMA: ALKBUD - USLUGI INWESTYCYJNE		PROJEKTOWY:		SKALA:	
06-140 Jankowski, ul. Kołomyjska 1-0 Alkaid, 02276-40-05		mgr inż. J. ESTEFAK-KAMINSKI, ul. W. Szustalskiej		1:50	
TEMAT: Projekt techniczny drogi gminnej nr 2005/07 - ul. Szkolnej wraz z wyznaczeniem		PISOWNIA:		NR RYSUNKU	
chodnika oraz zalecki parkingowy w Rosochach - Powiat Gliniany, powiat Gliniany		mgr inż. ANNA ULTRAY, ul. W. W. 28-033		5.	
TYTUŁ: ...		DATA: 01.03.2017		STADIUM: Projekt wykonawczy	
PRZEBIEG: ...		PRZEBIEG: ...		BRANŻA: Drogowo	
PRZEBIEG: ...		PRZEBIEG: ...		BRANŻA: Drogowo	

Zjazd indywidualny w ciągu pobocza

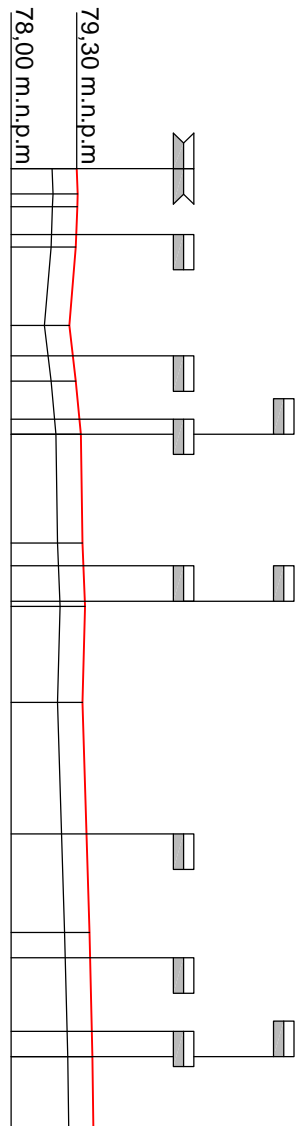


Zjazd indywidualny w ciągu chodnika



Zjazd indywidualny widok od strony jezdni

FIRMA: ALKBUD - USLUGI INWESTYCYJNE			
06-140 Jankowice, ul. Krolewska 10, 41-400, (022)76-4045			
TEMAT: studium wykonalnosci projektu "Zjazd" w skadku przy ul. Krolewskiej 10 w miejscosci Jankowice, gm. Jankowice, pow. Krapkowicki, woj. Slaskie			
TRESC: PRZEKROJ ZIAZDU INDYWIDUALNEGO			
PROJEKTOWALNA:	PROJEKTANT:	SKALA: 1:50	
mgr inż. ANNA ULTRAYA, ul. Wroclawska 10, 52-201-018	mgr inż. JESZEK KAMINSKI, ul. Wroclawska 10, 52-201-018	NR RYSUNKU: 8.	
UMIOWA:	DATA: 01.03.2017	STADIUM: Projekt wykonawczy	BRANZA: Drozownia
W. HERSKI			



Początek opracowania
Skrzyżowanie z DK 62

Oś zjazdu ind. Nr 1, szer.6,0m
Oś zjazdu ind. Nr 2, szer.6,0m
Oś zjazdu ind. Nr 3, szer.6,0m
Oś zjazdu publ. Nr 1, szer.5,0m
Oś zjazdu ind. Nr 4, szer.6,0m
Oś zjazdu ind. Nr 5, szer.3,5m
Oś zjazdu ind. Nr 6, szer.3,0m
Oś zjazdu ind. Nr 7, szer.3,5m
Oś zjazdu ind. Nr 8, szer.3,5m
Oś zjazdu ind. Nr 9, szer.3,5m

Koniec opracowania

Rzędne projektowanej niwelety	Rzędne dna koryta	Rzędne istniejące	Odległość/spadki	Pikietaż	Proste/łuki
79,32	78,83	79,32		000	Prosta L=74mb
79,31	78,82	79,31		005	
79,28	78,79	79,28	0,30%	007,5	
79,28	78,79	79,28	0,80%	013	
79,15	78,66	79,15	1,18%	015,5	
79,15	78,66	79,15	0,95%	031	
79,28	78,79	79,28	1,05	037	
79,28	78,79	79,28	0,13%	042	
79,38	78,89	79,38	21,5	049,5	
79,38	78,89	79,38	0,13%	052,5	
79,41	78,92	79,41	0,40%	074	
79,46	78,97	79,46	0,40%	078,5	
79,46	78,97	79,46	0,23%	085,5	
79,46	78,97	79,46	0,23%	086,5	
79,41	78,92	79,41	0,20%	100,5	
79,41	78,92	79,41	45,5	105,5	
79,41	78,92	79,41	19	118	
79,41	78,92	79,41	0,20%	131,5	
79,55	79,06	79,55	0,20%	151	
79,55	79,06	79,55	24,5	156	
79,61	79,12	79,61	0,10%	170,5	
79,61	79,12	79,61	0,10%	175,5	
79,63	79,14	79,63	14	189,5	

0 1

LEGENDA

	- projektowana niweleta osi jezdni
	- istniejąca niweleta
	- rzędne dna koryta
	- zastawy wodociągowe do regulacji studnie kanalizacyjne do regulacji
	- oś włączenia w skrzyżowanie
	- oś zjazdu indywidualnego lewego
	- oś zjazdu indywidualnego prawego

PROFIL PODŁUŻNY

PROJEKTOWAŁ: mgr inż. LESZEŃ KAMBIŃSKI, Ipr. Nr 812/01/06 w spec. technicznym i kosztowym	PROJEKTOWAŁ: mgr inż. ANNA URSZULA, Ipr. Nr 10/18/2009 w spec. kosztowym i organizacyjnym	PROJEKTOWAŁ: mgr inż. KONRAD WYKWIATKOWSKI, Ipr. Nr 10/18/2009 w spec. kosztowym i organizacyjnym	SKALA: 1:50
TYTUŁ: PROJEKT WYKONAWCZY	STADIUM: Projekt Wykonawczy	BRANŻA: Drogi	NR PROJEKTU: 9
DATA: 02.10.2011			