

SPIS ZAWARTOŚCI OPRACOWANIA

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Podstawa opracowania
2. Przeznaczenie i program użytkowy obiektu
3. Rozwiązanie w planie
4. Rozwiązanie wysokościowe
5. Przekroje normalne
6. Konstrukcje nawierzchni
7. Odwodnienie
8. Usunięcie kolizji z istniejącym uzbrojeniem podziemnym
9. Dane o wpisie do rejestru zabytków oraz o ochronie środowiska
10. Oddziaływanie górnicze
11. Dane dotyczące zagrożeń środowiska oraz higieny i zdrowia
 - 11.1. Zakres uciążliwości i oddziaływania na środowisko
 - 11.2. Ochrona terenu

II. ZAŁĄCZNIKI

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- | | |
|--|-----------------------------|
| 1. Orientacja | skala 1 : 10 000 |
| 2. Projekt zagospodarowania terenu | skala 1 : 500 |
| 3. Plan sytuacyjny | skala 1 : 500 |
| 4. Przekroje normalne, szczegóły konstrukcyjne | skala 1 : 50; 1 : 20 |
| 5. Profil podłużny | skala 1 : 100/1000 |
| 6. Przekroje poprzeczne | skala 1 : 100 |
| 7. Szczegóły zjazdów | skala 1 : 100; 1: 50; 1: 20 |

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Podstawa opracowania

Podstawa opracowania jest:

- Umowa nr PZD-I.253.35.2020 z dnia 10-07-2020r. pomiędzy Powiatowym Zarządem Dróg Publicznych w Radomiu a Zespołem Projektowania i Obsługi Inżynierskiej Budownictwa Drogowego ToMaR – DROG sj.,
- Mapa do celów projektowych,
- Rozpoznanie konstrukcji nawierzchni i podłoża gruntowego „Droga powiatowa nr 3538W Gaj – Tomaszów, miejscowość Dzierzków Stary” wykonane przez Laboratorium Drogowe „LABDROG”, wrzesień 2014 r.,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124),
- Własne obserwacje w terenie.

2. Przeznaczenie i program użytkowy obiektu

Przedmiotem inwestycji jest wykonanie projektu rozbudowy drogi powiatowej nr 3538W Gaj – Tomaszów na odcinku od km 0+000 do km 0+530,20. Długość odcinka objętego przebudową wynosi 530,20 m.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest na działkach o nr ewidencyjnych: 76, 79/1, 82, 419, 513, 515.

Przedmiotowa droga 3538W jest drogą powiatową. Cały przedmiotowy odcinek drogi przebiega przez gminę Skaryszew.

Droga posiada przekrój szlakowy jednojezdniowy, z dwoma pasami ruchu o przeciwnych kierunkach. Szerokość jezdni wynosi 5,5 m. Odwodnienie odbywa się powierzchniowo do rowów przydrożnych. Odcinek objęty opracowaniem przebiega przez teren zabudowany oraz w sąsiedztwie pól uprawnych. W rejonie przebudowywanego odcinka drogi zlokalizowana jest szkoła.

W pasie drogowym odcinka drogi objętego opracowaniem zlokalizowane są sieci :

- sieć wodociągowa,
- energetyczna linia napowietrzna,
- energetyczna sieć kablowa.

Zakres robót przebudowy obejmuje:

- sfrezowanie istniejącej konstrukcji jezdni i wykonanie z niej podbudowy,
- budowę nowej nawierzchni jezdni kategorii ruchu KR2,
- budowę konstrukcji zjazdów indywidualnych oraz publicznych,
- budowę konstrukcji chodników,
- oznakowanie pionowe i poziome ulicy,
- remont istniejących rowów,
- budowę przepustów w ciągu rowu przydrożnego,
- budowę zbiornika odparowującego,
- budowę ogrodzenia zbiornika odparowującego oraz działki na której jest on zlokalizowany,
- regulację wysokościową istniejących nawierzchni z kostki brukowej betonowej,
- regulację wysokościową urządzeń naziemnych infrastruktury technicznej uzbrojenia podziemnego.

Przyjęte rozwiązanie przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu samochodowego i pieszego oraz zmniejszenia hałasu.

3. Rozwiązanie w planie

Podstawowe parametry:

- kategoria ruchu: KR2,
- podłoże gruntowe G3.

Przyjęto następujące parametry ulicy:

Szerokość jezdni – 2x2,75 m

Szerokość chodników – 2,0 m

Trasa rozbudowywanego odcinka składa się z dwóch odcinków prostych i jednego łuku kołowego z symetrycznymi krzywymi przejściowymi. Szerokość jezdni na odcinkach prostych wynosi 5,5 m. Na łuku szerokość ta została zwiększona o wartość wymaganego poszerzenia równego 2x1,35 m, z zastrzeżeniem, że całość poszerzenia wykonano do środka łuku. Przekrój poprzeczny jezdni jest zmienny. Od początku opracowania do km 0+007.11 następuje dowiązanie stanu istniejącego do stanu projektowanego. Od km 0+007.11 do km 0+028.00

następuję zmiana pochylenia poprzecznego z daszkowego 2% na zewnątrz na jednostronny 2% ku lewej stronie. Przekrój jednostronny 2% utrzymuję się do km 0+070.33. od km 0+070.33 do km 0+090.33 na długości krzywej przejściowej następuje zmiana szerokości jezdni z 5,5 m na 8,2 m oraz zmiana pochylenia poprzecznego z 2% na 5% jednostronne ku lewej stronie, który utrzymuje się na długości łuku kołowego od km 0+090.33 do km 0+121.67. na długości krzywej przejściowej od km 0+121.67 do km 0+141.67 następuje zmiana szerokości jezdni z 8,2 m na 5,5 m oraz zmiana pochylenia poprzecznego z 5% na 2% ku lewej stronie. Pochylenie to utrzymuje się do km 0+257.00. W km 0+257.00 – km 0+280.00 następuje zmiana pochylenia poprzecznego z jednostronnego 2% ku lewej stronie na daszkowy 2% na zewnątrz, który utrzymuje się do km 0+516.77. Od km 0+516.77 do końca opracowania następuję dowiązanie do stanu istniejącego.

Od km 0+007.11 do km 0+191.01 bezpośrednio przy prawej krawędzi jezdni projektuje się chodnik szerokości 2,0 m. Na długości chodnika od km 0+007.11 do km 0+070.33 spadek poprzeczny wynosi 3% na zewnątrz. Od km 0+070.33 do km 0+082.53 następuje zmiana pochylenia poprzecznego z 3% na 1% na zewnątrz. Od km 0+082.53 do km 0+090.33 następuje zmiana pochylenia poprzecznego z 1% na zewnątrz na 2% ku jezdni, który utrzymuje się do km 0+198.01. Chodnik od strony jezdni ograniczony jest krawężnikiem drogowym 15x30 cm wyniesionym 12 cm ponad nawierzchnię jezdni. Od strony zieleńca obramowanie nawierzchni chodnika wykonane jest z obrzeża betonowego: 8x30 cm.

Na długości przedmiotowego odcinka przewiduję się przebudowę istniejących zjazdów indywidualnych oraz publicznych. Obramowanie nawierzchni zjazdu wykonanej z kostki brukowej betonowej należy wykonać z obrzeża 8x30cm. Nawierzchnię zjazdu z kostki należy oddzielić od krawędzi jezdni krawężnikiem najazdowym 15x22 cm, wyniesiony 4cm ponad nawierzchnię drogi. Nie projektuje się obramowania nawierzchni zjazdów wykonanych z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie oraz zjazdu publicznego o nawierzchni z betonu asfaltowego. Na zjeździe publicznym na szerokości chodnika krawężnik drogowy 15x30 cm należy zaniżyć do 2 cm ponad nawierzchnię zjazdu. Połączenie krawędzi zjazdu publicznego z krawędzią jezdni zostało wykonane za pomocą łuku kołowego o promieniu 5,0 m. Krawędzie zjazdu indywidualnego połączono z krawędzią jezdni za pomocą skosu 1:1 o długości przyprostokątnej 1,5 m. Wyjątek stanowią zjazdy indywidualne zlokalizowane w km 0+144.67 oraz km 0+148.67, na których połączenie to wykonano za pomocą łuków kołowych o promieniu 3,0 m.

Pobocza szerokości 1,0 m projektuje się jako gruntowe. Pochylenie poprzeczne pobocza na odcinku prostym wynosi 6%, na długości łuku kołowego po wewnętrznej stronie łuku pochylenie to zostało zwiększone do 8%. Na odcinku gdzie brak jest lewostronnego rowu przydrożnego, w poboczu przy krawędzi jezdni projektuje się ściek z prefabrykowanych korytek betonowych 60x50x15 cm, którym zebrana wodę kieruje się do remontowanego rowu przydrożnego. Ściek od krawędzi jezdni jest oddzielony opornikiem betonowym 12x25 cm posadowionym w poziomie nawierzchni

Po lewej stronie, przy krawędzi jezdni w km 0+209.23 – km 0+243.23 projektuję się peron autobusowy szerokości 2,0 m, ze spadkiem 3% ku jezdni. Peron od strony zieleńca obramowany jest obrzeżem betonowym 8x20 cm. Od krawędzi jezdni oddzielony jest krawężnikiem drogowym 15x30 cm wyniesionym 12 cm względem nawierzchni jezdni. Na przejściu zaniżony jest do 2 cm ponad nawierzchnię.

Krawężnik najazdowy występujący na długości zatoki postojowej podlega wymianie na opornik betonowy 12x25 cm, który projektuję się w poziomie obu sąsiadujących nawierzchni.

Istniejące nawierzchni z kostki brukowej betonowej podlegają regulacji wysokościowej.

Zestawienie elementów geometrii trasy:

Początek opracowania:

W1

km 0+000.00
X=7520536.85
Y=5680082.01

Łuk kołowy:

W2

PKP km 0+070.33
KKP/PŁK km 0+090.33
KŁK/KKP km 0+121.67
PKP km 0+141.67

X=7520533.98
Y=5679966.58
 $\alpha=98.0465^\circ$
R=30.00m
Ł=31.34m
T=17.27m
z=4.61m
A=24.49m

L=20.00m

Koniec opracowania:

W3

km 0+530.20

X=7520964.75

Y=5680016.56

4. Rozwiązanie wysokościowe.

Załamania niwelety o małej wartości (nie przekraczającej 1,00 %) pozostawiono jako załomy, pozostałe wykraglono łukiem pionowym.

Lp. 1			
W 0+000.00	Pochylenie „+”	0.30%	początek opracowania
Lp. 2	Pochylenie „+”	0.30%	załamanie niwelety
W 0+064.20	Pochylenie „-”	0.30%	
Lp. 3	Pochylenie „-”	0.30%	R=1000.00 m T=5.70 m
W 0+148.37	Pochylenie „+”	0.84%	z=0.02 m
Lp. 4	Pochylenie „+”	0.84%	załamanie niwelety
W 0+333.29	Pochylenie „+”	1.08%	
Lp. 5	Pochylenie „+”	1.08%	koniec opracowania
W 0+530.20			

5. Przekroje normalne

Zaprojektowano 7 przekroi normalnych..

PRZEKRÓJ A-A

Składa się z jezdni o szerokości 5,5 m (dwa pasy ruchu dla przeciwnych kierunków o szerokości 2,75 m każdy). Przekrój poprzeczny jest daszkowy o pochyleniu 2% na zewnątrz. Obustronnie występują pobocza szerokości 1,0 m o pochyleniu 6% na zewnątrz. Krawędź jezdni nie jest niczym ograniczona.

Z lewej strony projektuje się rów przydrożny o szerokości dna 0,4 m.

Pochylenie skarp rowu wynosi 1:1, pochylenie skarp nasypu wynosi 1:1,5.

PRZEKRÓJ A'-A'

Przekrój A'-A' różni się od przekroju A-A dodatkowym poboczem chłonnym szerokości 0,5 m zlokalizowanym po prawej stronie przy krawędzi pobocza w zieleni.

PRZEKRÓJ B-B

Składa się z jezdni o szerokości 5,5 m (dwa pasy ruchu dla przeciwnych kierunków o szerokości 2,75 m każdy). Przekrój poprzeczny jest jednostronny o pochyleniu 2% ku lewej stronie. Z prawej strony występuje chodnik szerokości 2,0 m o pochyleniu poprzecznym 3% na zewnątrz. Chodnik od strony jezdni ograniczony jest krawężnikiem drogowym 15x30 cm wyniesionym 12 cm ponad nawierzchnię drogi, posadowionym na ławie betonowej z oporem z betonu C 8/10. Od strony zieleni nawierzchnia chodnika ograniczona jest obrzeżem betonowym z oporem 8x30. Pobocze występujące z lewej strony ma szerokość 1,0 m, pochylenie wynosi 6% na zewnątrz.

Z lewej strony projektuje się rów przydrożny o szerokości dna 0,4 m.

PRZEKRÓJ B'-B'

Przekrój B'-B' różni się od przekroju B-B brakiem rowu przydrożnego zlokalizowanego po lewej stronie. Dodatkowo w poboczu po lewej stronie przy krawędzi jezdni projektuje się ściek z prefabrykowanych korytek betonowych 60x50x15 cm posadowiony na ławie betonowej z oporem z betonu C 8/10. Ściek oddzielony jest od krawędzi jezdni opornikiem betonowym 12x25 cm posadowionym na ławie betonowej z betonu C 8/10. Opornik projektuje się w poziomie nawierzchni oraz korytek.

PRZEKRÓJ C-C

Składa się z jezdni o szerokości 8,2 m (dwa pasy ruchu dla przeciwnych kierunków o szerokości 4,1 m każdy). Przekrój poprzeczny jest jednostronny o pochyleniu 5% ku lewej stronie. Z prawej strony występuje chodnik szerokości 2,0 m o pochyleniu poprzecznym 2% ku jezdni. Chodnik od strony jezdni ograniczony jest krawężnikiem drogowym 15x30 cm wyniesionym 12 cm ponad nawierzchnię drogi, posadowionym na ławie betonowej z oporem z betonu C 8/10. Od strony zieleni nawierzchnia chodnika ograniczona jest obrzeżem betonowym z oporem 8x30. Pobocze występujące z lewej strony ma szerokość 1,0 m, pochylenie wynosi 8% na zewnątrz.

Z lewej strony projektuje się rów przydrożny o szerokości dna 0,4 m.

Pochylenie skarp rowu wynosi 1:1, pochylenie skarp nasypu wynosi 1:1,5.

Przekrój pokazuje również szczegóły ogrodzenia zbiornika odparowującego oraz konstrukcje zbiornika.

PRZEKRÓJ D-D

Składa się z jezdni o szerokości 5,5 m (dwa pasy ruchu dla przeciwnych kierunków o szerokości 2,75 m każdy). Przekrój poprzeczny jest jednostronny o pochyleniu 2% ku lewej stronie. Z prawej strony występuje chodnik szerokości 2,0 m o pochyleniu poprzecznym 2% ku jezdni. Chodnik od strony jezdni ograniczony jest krawężnikiem drogowym 15x30 cm wyniesionym 12 cm ponad nawierzchnię drogi, posadowionym na ławie betonowej z oporem z betonu C 8/10. Od strony zieleni nawierzchnia chodnika ograniczona jest obrzeżem betonowym z oporem 8x30. Pobocze występujące z lewej strony ma szerokość 1,0 m, pochylenie wynosi 6% na zewnątrz.

Z lewej strony projektuje się rów przydrożny o szerokości dna 0,4 m.

Pochylenie skarp rowu wynosi 1:1, pochylenie skarp nasypu wynosi 1:1,5.

PRZEKRÓJ E-E

Składa się z jezdni o szerokości 5,5 m (dwa pasy ruchu dla przeciwnych kierunków o szerokości 2,75 m każdy). Przekrój poprzeczny jest jednostronny o pochyleniu 2% ku lewej stronie. Z prawej strony występuje istniejąca zatoka postojowa. Zatoka od strony jezdni ograniczona jest opornikiem betonowym 12x25 cm posadowionym w poziomie jezdni na ławie betonowej z oporem z betonu C 8/10.

Z lewej strony projektuje się peron autobusowy szerokości 2,0 m o pochyleniu 3% ku jezdni. Peron od strony jezdni ograniczony jest krawężnikiem drogowym 15x30 cm wyniesionym 12 cm ponad nawierzchnię drogi, posadowionym na ławie betonowej z oporem z betonu C 8/10. Od strony zieleni nawierzchnia peronu ograniczona jest obrzeżem betonowym z oporem 8x30. Na przejściu dla pieszych krawężnik 15x30 cm należy zaniżyć do 2 cm ponad nawierzchnię jezdni. Pod peronem projektuje się przepust z rur karbowanych HDPE średnicy 50 cm posadowiony na ławie z pospółki 0/31,5 mm o wymiarach 50x20 cm.

6. Konstrukcje nawierzchni

I. Konstrukcja chodnika i peronu

- | | |
|--|--------------|
| • warstwa ścieralna z kostki brukowej betonowej | 6 cm |
| • podsypka cementowo-piaskowa 1:4 | 3 cm |
| • podbudowa pomocnicza z piasku stabilizowanego cementem o $R_m=2,5$ MPa | <u>10 cm</u> |
| Łączna grubość projektowanej konstrukcji wynosi | 19 cm |

II. Konstrukcja nawierzchni jezdni i zjazdu publicznego

- | | |
|--|--------------|
| • warstwa ścieralna z AC 8 S 50/70 | 4 cm |
| • podbudowa zasadnicza z AC 16 P 50/70 | 8 cm |
| • podbudowa pomocnicza z mieszanki mineralno-cementowej
z dodatkiem 3% cementu CEM I 32,5 | <u>20 cm</u> |
| Łączna grubość projektowanej konstrukcji jezdni wynosi | 32 cm |

III. Konstrukcja nawierzchni zjazdów indywidualnych z kostki brukowej

- | | |
|---|--------------|
| • warstwa ścieralna z kostki brukowej betonowej | 8 cm |
| • podsypka cementowo-piaskowa 1:4 | 3 cm |
| • podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie | <u>15 cm</u> |
| Łączna grubość projektowanej konstrukcji wynosi | 26 cm |

IV. Konstrukcja nawierzchni zjazdów indywidualnych z kruszywa łamanego oraz placu manewrowego przy zbiorniku odprowadzającym

- | | |
|--|-------|
| • kruszywo łamane 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie | 15 cm |
| Łączna grubość projektowanej konstrukcji wynosi | 15 cm |

7. Odwodnienie

Odwodnienie przedmiotowej ulicy odbywać się będzie powierzchniowo do istniejących rowów przydrożnych, których dno i skarpy zostaną dostosowane do stanu projektowanego. Zebrane wody zostaną odprowadzone do projektowanego szczelnego zbiornika odprowadzającego, który zostanie ogrodzony siatką stalową na słupkach stalowych. Wokół zbiornika projektuje się opaskę szerokości 60 cm z płyt ażurowych obramowaną obrzeżem betonowym 8x30 cm. Pochylenie skarp zbiornika wynosi 1:1.

W ciągu rowu pod zjazdami, na długości peronu autobusowego oraz pod ogrodzeniem zbiornika projektuje się przepusty z karbowanych rur HDPE średnicy 50 cm posadowione na ławie z pospółki 0/31,5 mm o wymiarach 50x20 cm. Wloty i wyloty przepustów należy wybrukować otoczkami na długości 1,0 m od wlotu/wylotu przepustu i na całej wysokości rowu. Umocnieniu w analogiczny sposób podlegają również odcinki rowów, na których włączony jest ściek z prefabrykowanych korytek betonowych.

W km 0+268.50 – km 0+348.39 po prawej stronie przy krawędzi pobocza w zieleni projektuje się pobocze chłonne z kruszywa łamanego 0/31,5 mm szerokości 50 cm. Kruszywo należy odseparować od gruntu geowłókniną filtracyjną, następnie przykryć humusem gr. 10 cm i obsiać trawą.

Istniejący budynek zlokalizowany na działce 79/1 mieszczący się w zakresie ogrodzenia zbiornika odprowadzającego należy pozostawić. Może on stanowić schowek na narzędzia i sprzęt służący do utrzymania projektowanego zbiornika.

Konstrukcja zbiornika odprowadzającego

- | | |
|--|-------|
| • warstwa ścieralna z prefabrykowanych płyt ażurowych betonowych | 10 cm |
| • podsypka piaskowa | 5 cm |
| • geomembrana HDPE | |
| Łączna grubość projektowanej konstrukcji wynosi | 15 cm |

Pojemność zbiornika odprowadzającego

Powierzchnia zlewni zredukowana: $F = 0,45 [ha]$

Natężenie deszczu: $q = 150 [l/s \cdot ha]$

Czas trwania deszczu: $t = 20 [min]$

Dopływ do zbiornika: $Q = 67,5 [l/s]$

Potrzebna pojemność zbiornika:

$$V_{zb,p} = Q \cdot t = 67,5 \cdot 20 \cdot 60/1000 = 81,0 [m^3]$$

Przyjęta pojemność rezerwowa zbiornika: $V_{zb,r} = 25 [m^3]$

Zaprojektowana pojemność zbiornika: $V = 106,0 [m^3]$

8. Usunięcie kolizji z istniejącym uzbrojeniem podziemnym

Rozwiązania projektowe przyjęte w niniejszym opracowaniu nie kolidują z istniejącym uzbrojeniem terenu.

9. Dane o wpisie do rejestru zabytków oraz o ochronie środowiska

Obiekt nie figuruje w rejestrze zabytków, nie znajduje się również w strefie ochrony konserwatorskiej. Przedmiotowej inwestycji nie dotyczą zakazy, nakazy, dopuszczenia i ograniczenia w zagospodarowaniu terenu wynikające z potrzeb ochrony środowiska.

Przyjęte rozwiązanie przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu samochodowego i pieszego oraz zmniejszenia hałasu.

10. Oddziaływania górnicze

Brak jest wpływu eksploatacji górniczej na teren zamierzenia budowlanego, obszar znajduje się poza granicami terenu górniczego.

Przedmiotowa inwestycja nie wymaga przedsięwzięć w zakresie ochrony środowiska.

Na terenie objętym przedmiotową inwestycją nie występują zabytki i dobra kultury współczesnej.

Przedmiotowa inwestycja nie ma wpływu na potrzeby obronności państwa

11. Dane dotycząc zagrożenia środowiska oraz higieny i zdrowia

11.1. Zakres uciążliwości i oddziaływania na środowisko

Zgodnie z Dz.U.2016 poz.71 §3 p.60 projektowane przedsięwzięcie nie zalicza się do inwestycji mogących potencjalnie lub zawsze oddziaływać na środowisko. Nie jest wymagane zatem sporządzenie raportu o oddziaływaniu na środowisko. Teren planowanej inwestycji nie znajduje się na obszarze zajętych formami ochrony przyrody.

11.2. Ochrona terenu

Teren ten nie znajduje się w strefie objętej ochroną. Przedmiotowej inwestycji nie dotyczą zakazy, nakazy, dopuszczenia i ograniczenia w zagospodarowaniu terenu wynikające z potrzeb ochrony środowiska.

II. ZAŁĄCZNIKI

Załącznik nr.1 - Wykaz zjazdów do przebudowy

droga powiatowa nr 3538W Gaj - Tomaszów

ZJAZDY PRAWOSTRONNE

LP	KILOMETRAŻ	SZEROKOŚĆ [m]	Projektowana nawierzchnia	POWIERZCHNIA [m ²]	UWAGI	PRZEPUST
1	0+024,52	3,50	betonowa kostka brukowa	7,50	indywidualny	brak
			kruszywo łamane	2,58		
2	0+040,32	istn.	istn. betonowa kostka brukowa	istn.	indywidualny	brak
3	0+102,70	5,00	beton asfaltowy	52,25	publiczny	brak
4	0+160,43	3,50	betonowa kostka brukowa	9,25	indywidualny	brak
			kruszywo łamane	8,27		
5	0+201,60	istn.	istn. betonowa kostka brukowa	istn.	indywidualny	brak
6	0+251,42	istn.	istn. betonowa kostka brukowa	istn.	indywidualny	brak

ZJAZDY LEWOSTRONNE

LP	KILOMETRAŻ	SZEROKOŚĆ [m]	Projektowana nawierzchnia	POWIERZCHNIA [m ²]	UWAGI	PRZEPUST
1	0+016,28	3,50	kruszywo łamane	17,13	indywidualny	HDPE Φ 500 6,5 m
2	0+027,13	3,50	kruszywo łamane	13,16	indywidualny	brak
			ściek	3,50		
3	0+046,90	3,50	kruszywo łamane	5,01	indywidualny	brak
			ściek	3,60		
4	0+078,50	3,50	kruszywo łamane	5,17	indywidualny	brak
			ściek	3,55		
5	0+144,67	4,00	kruszywo łamane	19,01	indywidualny	HDPE Φ 500 12,50 m
6	0+148,67	3,50	kruszywo łamane	18,26	indywidualny	

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. Orientacja	skala 1 : 10 000
2. Projekt zagospodarowania terenu	skala 1 : 500
3. Plan sytuacyjny	skala 1 : 500
4. Przekroje normalne, szczegóły konstrukcyjne	skala 1 : 50; 1 : 20
5. Profil podłużny	skala 1 : 100/1000
6. Przekroje poprzeczne	skala 1 : 100
7. Szczegóły zjazdów	skala 1 : 100; 1: 50; 1: 20