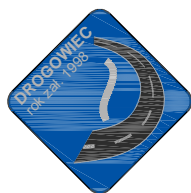


Jednostka projektowa:
drogowiec

Biuro Usług Projektowych

21-003 CIECIERZYN, DYS 302 D

☎ (081) 469-15-45

 ✉ biuro@drogowiec.info
www.drogowiec.info

NIP: 712-128-29-23 REGON: 430918788

Umowa

 032.40.2015
z dnia 24.02.2015 r.

**Branża
Drogowa**

 Data
marzec 2015r.
Zamawiający:
 Gmina Wólka
Jakubowice Murowane 8
20-258 Lublin 62
Zamierzenie budowlane:

**Przebudowa drogi gminnej wewnętrznej położonej
na działkach nr ew. 218, 219 i 463 w m. Rudnik
od km 0+002,00 do km 0+655,30**

Stadium:

PROJEKT WYKONAWCZY

Lokalizacja inwestycji:
 Województwo - lubelskie
Powiat – lubelski
Gmina – Wólka
Obręb – Rudnik
Inwestycja położona na działkach o numerach ewidencyjnych:
105/2 – pas drogowy drogi wewnętrznej

218 – pas drogowy drogi wewnętrznej

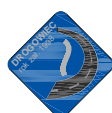
219, 463 – pas drogowy drogi wewnętrznej

402 – pas drogowy drogi wewnętrznej

Skład Zespołu	Imię i Nazwisko, Nr uprawnień	Podpis
BRANŻA DROGOWA		
Projektant	mgr inż. Robert Puliński upr. bud. Nr LUB/0077/POOD/03	
Asystent projektanta	mgr inż. Rafał Gałań	

SPIS TREŚCI

O Ś W I A D C Z E N I E.....	3
A. OPIS TECHNICZNY.....	4
1. Przedmiot i podstawa opracowania	4
1.1. Podstawa opracowania	4
1.1. Przedmiot inwestycji	4
1.2. Adres inwestycji	4
1.3. Inwestor	5
1.4. Jednostka projektowa	5
1.5. Dane personalne projektanta branży drogowej.....	5
2. Zakres i cel opracowania	5
2.1. w branży drogowej	5
3. Stan istniejący	6
4. Stan projektowany	6
4.1. Rozwiązania sytuacyjne	6
4.2. Przekroje normalne	7
4.3. Przekroje konstrukcyjne	8
Przekrój konstrukcyjny nr 1 – projektowana konstrukcja nawierzchni drogi gminnej wewnętrznej:	8
4.4. Profil Podłużny	8
4.5. Przekroje poprzeczne	8
4.6. Odwodnienie	9
4.7. Zjazdy	9
4.8. Umocnienie skarp	10
5. Urządzenia obce	10
6. Stała organizacja ruchu	11
B. CZĘŚĆ GEODEZYJNA.....	12
1. Wykaz punktów osnowy geodezyjnej	12
2. Wykaz punktów głównych trasy	13
3. Współrzędne w przekrojach poprzecznych	15
C. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	17





drogowiec
Biuro Usług Projektowych

21-003 CIECIERZYN, DYS 302 D

(081) 469-15-45

biuro@drogowiec.info

www.drogowiec.info

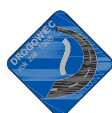
NIP: 712-128-29-23 REGON: 430918788

OŚWIADCZENIE

Zgodnie z art. 20 ust. 4 prawa budowlanego (tekst jednolity Dz. U. Nr 243 poz. 1623 z 2010r.) oświadczam, iż praca projektowa pod nazwą: „**Przebudowa drogi gminnej wewnętrznej położonej na działkach nr ew. 218, 219 i 463 w m. Rudnik od km 0+002,00 do km 0+655,30**”, w stadium projektu wykonawczego jest wykonana zgodnie z obowiązującymi przepisami, zasadami wiedzy technicznej oraz umową na opracowanie dokumentacji projektowej.

Dys, 13 marzec 2015r.

.....
podpis projektanta



A. OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot i podstawa opracowania

1.1. Podstawa opracowania

- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (tekst jednolity Dz. U. Nr 243 poz. 1623 z 2010 r.) z późniejszymi zmianami
- Umowa na wykonanie prac projektowych
- Mapa zasadnicza w skali 1:1000
- Pomiary geodezyjne
- 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. 1999 nr 43 poz. 430)
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997 nr 98 poz. 602)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. 2003 nr 177 poz. 1729)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. 2003 nr 220 poz. 2181) wraz z załącznikiem Nr 1-4
- Polskie Normy branżowe, uzgodnienia.

1.1. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi gminnej wewnętrznej położonej na działkach nr ew. 218, 219 i 463 w m. Rudnik od km 0+002,00 do km 0+655,30 zgodnie z zawartą umową.

1.2. Adres inwestycji

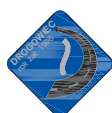
Przedmiotowy odcinek drogi wewnętrznej położony jest administracyjnie na terenie gminy Wólka, powiat lubelski, województwo lubelskie na działkach o numerach ewidencyjnych:

105/2 – pas drogowy drogi wewnętrznej

218 – pas drogowy drogi wewnętrznej

219, 463 – pas drogowy drogi wewnętrznej

402 – pas drogowy drogi wewnętrznej



1.3. Inwestor

Inwestorem przedsięwzięcia jest:

Gmina Wólka

Jakubowice Murowane 8

20-258 Lublin 62

1.4. Jednostka projektowa

Niniejszy projekt został opracowany przez:

„Drogowiec – biuro usług projektowych”, Dys 302 D, 21-003 Ciecierzyn

1.5. Dane personalne projektanta branży drogowej

mgr inż. Robert Puliński – uprawnienia budowlane Nr LUB/0077/POOD/03 w specjalności dróg w zakresie projektowania.

2. Zakres i cel opracowania

Projekt wykonawczy na „Przebudowa drogi gminnej wewnętrznej położonej na działkach nr ew. 218, 219 i 463 w m. Rudnik od km 0+002,00 do km 0+655,30”. Wyżej wym. dokumentację projektową wykonano zgodnie z umową zawartą pomiędzy Gminą Wólka a Biurem Usług Projektowych DROGOWIEC.

Projektowana przebudowa wyżej wymienionego odcinka drogi wewnętrznej swoim zakresem obejmuje:

2.1. w branży drogowej

- wzmocnienie istniejącej konstrukcji nawierzchni drogi w technologii mas bitumicznych (warstwy górne) na wielowarstwowej podbudowie podatnej,
- utwardzenie obustronnego pobocza kruszywem łamanym grubości 15 cm na szerokości 0,50 m,
- dostosowanie wysokościowe nawierzchni istniejących zjazdów „do góry” poprzez uzupełnienie nawierzchni kruszywem łamanym,
- korektę wysokościową niwelety drogi poprawiającą jej płynność przebiegu,
- odtworzenie istniejącego systemu odwodnienia powierzchniowego,
- wykonanie umocnień skarp poprzez humusowanie wraz z obsianiem mieszanką traw.
- wykonanie nowego oznakowania pionowego.

3. Stan istniejący

Przedmiotowy odcinek drogi gminnej wewnętrznej położony jest administracyjnie na terenie gminy Wólka w miejscowości Rudnik.

Droga na odcinku opracowania przebiega przez obszar zabudowany. Tereny przyległe do drogi to w większości tereny upraw polowych z rzadką zabudową mieszkaniową zagrodową i jednorodzinną. Wymieniona droga nie stanowi ciągu komunikacyjnego o znaczeniu tranzytowym, a jedynie służy do obsługi nieruchomości przyległych do drogi.

Przedmiotowa droga gminna wewnętrzna posiada nawierzchnię twardą tłuczniową o szerokości ok. 4,0 m. Szerokość pasa drogowego zawiera się w przedziale od 5,0 do 5,8 m. Wzdłuż drogi wewnętrznej znajdują się liczne zjazdy na przyległe pola uprawne oraz działki zabudowane, o nawierzchni gruntowej.

Odwodnienie drogi wewnętrznej w stanie istniejącym odbywa się powierzchniowo na przyległy teren.

4. Stan projektowany

4.1. Rozwiązania sytuacyjne

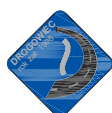
Oś projektowanej do przebudowy drogi gminnej wewnętrznej dowiązано do osi drogi o nawierzchni bitumicznej (założono km 0+000,00), koniec przebudowy założono w km 0+657,07 w osi drogi o nawierzchni bitumicznej. Początek zakresu robót nawierzchniowych (początek przebudowy drogi wewnętrznej) założono w km 0+002,00 dowiązując się sytuacyjnie i wysokościowo do istniejącej krawędzi jezdni drogi, natomiast koniec przebudowy drogi gminnej wewnętrznej przewidziano w km 0+655,30 tj. na krawędzi jezdni istniejącej drogi o nawierzchni bitumicznej.

Łączna długość przeznaczonego do przebudowy odcinka drogi gminnej wewnętrznej wynosi 653,3 m.

Trasa projektowanej do przebudowy drogi gminnej wewnętrznej składa się z odcinków prostych, trzech łuków kołowych bez krzywych przejściowych i jednego łuku kołowego z niesymetrycznymi krzywymi przejściowymi. Wykaz punktów głównych trasy drogi gminnej wewnętrznej, ich współrzędne oraz parametry łuków poziomych przedstawiono w części geodezyjnej - Wykaz punktów głównych trasy i w części rysunkowej – Rys. nr 2 Plan sytuacyjny.

Zaprojektowano przebudowę nawierzchni jezdni drogi gminnej wewnętrznej do zasadniczej szerokości 4,0 m i pochyleniu poprzecznym:

- jednostronnym 2% na odcinku od km 0+002,00 do km 0+025,00,



- daszkowym 2% na odcinku od km 0+045,00 do km 0+335,00,
- jednostronnym 2% na odcinku od km 0+355,00 do km 0+655,30.

Po obu stronach jezdni drogi gminnej wewnętrznej zaprojektowano pobocze umocnione kruszywem łamanym gr. 15 cm o szerokości 0,50 m i pochyleniu 8% w kierunku terenu.

Przecięcie krawędzi projektowanej nawierzchni drogi wewnętrznej z istniejącymi drogami o nawierzchni bitumicznej wyokrąglono łukami o promieniach $R=6,0$ m.

4.2. Przekroje normalne

Na przedmiotowym odcinku drogi gminnej wewnętrznej zaprojektowano trzy przekroje normalne

z czego:

przekrój normalny nr 01 – obowiązuje na odcinku od km 0+002,00 do km 0+025,00, przekrój szlakowy na prostej z jezdnią o szerokości 4,0 m i pochyleniu poprzecznym jednostronnym 2%. Po obu stronach jezdni zlokalizowano pobocze umocnione kruszywem łamanym gr. 15 cm o szerokości 0,5 m i pochyleniu 8% w kierunku terenu, pochylenie skarp 1:1,5.

przekrój normalny nr 02 – obowiązuje na odcinku od km 0+045,00 do km 0+335,00, przekrój szlakowy na prostej i łuku z jezdnią o szerokości 4,0 m i pochyleniu poprzecznym daszkowym 2%. Po obu stronach jezdni zlokalizowano pobocze umocnione kruszywem łamanym gr. 15 cm o szerokości 0,5 m i pochyleniu 8% w kierunku terenu, pochylenie skarp 1:1,5.

przekrój normalny nr 03 – obowiązuje na odcinku od km 0+355,00 do km 0+655,30, przekrój szlakowy na prostej i łuku z jezdnią o szerokości 4,0 m i pochyleniu poprzecznym jednostronnym 2%. Po obu stronach jezdni zlokalizowano pobocze umocnione kruszywem łamanym gr. 15 cm o szerokości 0,5 m i pochyleniu 8% w kierunku terenu, pochylenie skarp 1:1,5.

Szczegółowe rozwiązania poszczególnych przekroi normalnych, zakres ich występowania oraz szczegóły konstrukcyjne przedstawiono w części rysunkowej Rys. nr 4 Przekroje normalne.

4.3. Przekroje konstrukcyjne

Przekrój konstrukcyjny nr 1 – projektowana konstrukcja nawierzchni drogi gminnej wewnętrznej:

- 5 cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 jak dla KR1
- 20 cm – podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie
- 15 cm – podbudowa pomocnicza z pospółki
- geowłóknina separacyjna o wytrzymałości na rozciąganie min. 12 kN/m i masie powierzchniowej min. 200 g/m².
- 5 cm - warstwa odcinająca (wyrównawcza) z piasku pod geosyntetyk

UWAGA:

Szczegółowe informacje dotyczące technologii wykonywania poszczególnych warstw konstrukcyjnych jak i niezbędne wymagania, które należy spełnić na etapie wykonawstwa znajdują się w odrębnej części niniejszego projektu – Szczegółowe Specyfikacje Techniczne.

4.4. Profil Podłużny

Niweletę drogi gminnej wewnętrznej na przedmiotowym odcinku zaprojektowano opisowo, bez większych zmian w stosunku do istniejącego profilu drogi. Zaprojektowano niweletę drogi wewnętrznej o pochyleniach podłużnych (zbliżonych do istniejących) od 0,2% do 5,0%. W miejscach załamania niwelety o różnicy około 1% i większej zaprojektowano łuki pionowe. Parametry łuków przedstawiono w części rysunkowej Rys. nr 3 – Profil podłużny).

Na początkowym odcinku niweletę drogi gminnej wewnętrznej dowiązano do istniejącej krawędzi drogi o nawierzchni bitumicznej, na końcowym odcinku niweletę dowiązano do istniejącej krawędzi drogi o nawierzchni bitumicznej.

Na profilu podłużnym przedstawiono również:

- lokalizację zjazdów
- lokalizację przekroi poprzecznych
- zakres przekroi normalnych.

Profil podłużny sporządzono w skali 1:100/1000 (Rys. nr 3/1).

4.5. Przekroje poprzeczne

Przekroje poprzeczne wykonano w celu określenia ilości mas ziemnych, ilości zdjęcia humusu, plantowania skarp i wyrównań. Przekroje poprzeczne sporządzono w skali 1:100 (Rys. nr 5 Przekroje poprzeczne).

Przekroje poprzeczne wyznaczono w miejscach przekroi geodezyjnych i dowiązано je do założonego roboczego kilometraża na drodze wewnętrznej. Współrzędne w przekrojach poprzecznych załączono w części geodezyjnej niniejszego opracowania.

4.6. Odwodnienie

Odwodnienie projektowanej drogi gminnej wewnętrznej będzie odbywać się powierzchniowo poprzez spadki podłużne i poprzeczne na istniejący teren.

Wszystkie wody opadowe z korony drogi zostaną zagospodarowane w liniach rozgraniczających drogę Inwestora. Niniejsza inwestycja nie zmienia stosunków wodnych przyległego terenu.

4.7. Zjazdy

Istniejące zjazdy gruntowe zaprojektowano o szerokości 4,0 m o nawierzchni umocnionej kruszywem łamanym, zjazdy wspólne zaprojektowano o szerokości 4,5 m. Zjazdy zaprojektowano pod kątem prostym do osi drogi wewnętrznej, a przecięcie krawędzi nawierzchni drogi i zjazdu wykończono łukami o promieniach $R=3,0$ m.

Wykaz zjazdów, ich lokalizację oraz podstawowe parametry podano w poniższej tabeli.

Lp	Km	Strona L=lewa P=prawa	Szerokość	Sposób połączenia z drogą	Długość	Uzupełnienie nawierzchni zjazdu kruszywem łamanym o gr. 15 cm	Uwagi
			[m]	R=... [m]	[m]	[m ²]	[m ²]
1	2	3	4	5	6	7	8
1	00+067,90	L	4,0	3,0	0,9	15,9	zjazd z kruszywa łamanego
2	00+070,60	P	4,5	3,0	1,5	17,4	zjazd z kruszywa łamanego
3	00+119,25	P	4,5	3,0	3,0	17,4	zjazd z kruszywa łamanego
4	00+119,85	L	4,5	3,0	3,0	17,4	zjazd z kruszywa łamanego
5	00+159,45	L	4,5	3,0	3,0	17,4	zjazd z kruszywa łamanego
6	00+181,75	P	4,5	3,0	3,0	17,4	zjazd z kruszywa łamanego
7	00+228,30	L	4,0	3,0	3,0	15,9	zjazd z kruszywa łamanego
8	00+228,40	P	4,0	3,0	3,0	15,9	zjazd z kruszywa łamanego
9	00+267,65	P	4,0	3,0	3,0	15,9	zjazd z kruszywa łamanego
10	00+281,60	L	4,5	3,0	3,0	17,4	zjazd z kruszywa łamanego
11	00+296,00	P	4,0	3,0	3,0	15,9	zjazd z kruszywa łamanego
12	00+326,25	P	4,0	3,0	3,0	15,9	zjazd z kruszywa łamanego
13	00+344,00	P	4,0	3,0	3,0	15,9	zjazd z kruszywa łamanego
14	00+357,70	L	4,5	3,0	3,0	17,4	zjazd z kruszywa łamanego
15	00+385,60	L	4,0	3,0	3,0	15,9	zjazd z kruszywa łamanego
16	00+393,00	P	4,0	3,0	3,0	15,9	zjazd z kruszywa łamanego
17	00+420,00	L	4,0	3,0	3,0	15,9	zjazd z kruszywa łamanego
18	00+432,00	L	4,0	3,0	3,0	15,9	zjazd z kruszywa łamanego
19	00+459,95	L	4,5	3,0	3,0	17,4	zjazd z kruszywa łamanego
20	00+481,70	P	4,0	3,0	3,0	15,9	zjazd z kruszywa łamanego
21	00+490,45	L	4,0	3,0	3,0	15,9	zjazd z kruszywa łamanego
22	00+492,00	P	4,0	3,0	3,0	15,9	zjazd z kruszywa łamanego
23	00+525,00	L	4,0	3,0	3,0	15,9	zjazd z kruszywa łamanego
24	00+553,15	P	4,0	3,0	3,0	15,9	zjazd z kruszywa łamanego
25	00+556,00	L	4,0	3,0	3,0	15,9	zjazd z kruszywa łamanego
26	00+575,80	L	4,0	3,0	3,0	15,9	zjazd z kruszywa łamanego
27	00+605,00	L	4,0	3,0	3,0	15,9	zjazd z kruszywa łamanego
Razem:						441	

4.8. Umocnienie skarp

Skarpy projektuje się umocnić przed szkodliwym działaniem wód opadowych (erozja) poprzez rozścielenie warstwy ziemi urodzajnej (humusu) gr. 5 cm i posianie mieszanki traw.

5. Urządzenia obce

W istniejącym pasie drogowym drogi gminnej wewnętrznej w zakresie opracowania zlokalizowane są następujące urządzenia infrastruktury technicznej: sieć wodociągowa, sieć

gazowa oraz sieć telekomunikacyjna (doziemna) i energetyczna NN (napowietrzna i doziemna).

Wszystkie urządzenia infrastruktury technicznej zaznaczono kolorami na planie sytuacyjnym (Rys. nr 2 Plan sytuacyjny).

Nie przewiduje się wystąpienia kolizji z urządzeniami infrastruktury technicznej w związku z przebudową przedmiotowego odcinka drogi gminnej wewnętrznej.

6. Stała organizacja ruchu

Przedmiotową drogę gminną wewnętrzną oznakowano na początku i na końcu zakresu znakami A-7 „ustęp pierwszeństwa” oraz znakami D-1 „droga z pierwszeństwem” ustawionymi wzdłuż istniejących dróg bitumicznych. Poza tym na skrzyżowaniach z istniejącymi drogami o nawierzchni bitumicznej ustawiono tablice prowadzące U-3c i U-3d w celu uprzedzenia kierującego o koniecznej zmianie kierunku jazdy (skrzyżowania typu „T”).

Szczegółowe rozwiązania oznakowania pionowego (stałej organizacji ruchu) przedstawiono w części rysunkowej (Rys. nr 2 Plan sytuacyjny).

Znaki pionowe należy wykonać w technologii folii odblaskowej 1 typu (I generacji), typ wielkości „znaki małe”. Znaki pionowe winny spełniać wymagania Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach /Dz. U. z 2003r. Nr 220, poz. 2181).

B. CZĘŚĆ GEODEZYJNA

1. Wykaz punktów osnowy geodezyjnej

WYKAZ PUNKTÓW OSNOWY

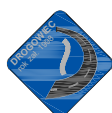
Lp.	Oznaczenie	Współrzędne geodezyjne		Wysokość
		X (N)	Y (E)	
1	2	3	4	5
1	1777-1170	5541933.13	4742549.92	206.320
2	1777-1171	5542028.29	4742312.33	207.097

Współrzędne geodezyjne podano w układzie współrzędnych „1965”.

2. Wykaz punktów głównych trasy

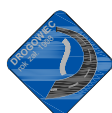
WYKAZ PUNKTÓW GŁÓWNYCH TRASY

LP	Punkt trasy	Kilometraż	Współrzędne geodezyjne	
			X (N)	Y (E)
1	2	3	4	5
1	PT	0+000.00	5541846.46	4742817.53
2	PP	0+002.00	5541847.06	4742815.62
3	PZ	0+143.36	5541889.66	4742680.83
4	PZ	0+228.40	5541914.97	4742599.65
5	PŁK	0+269.38	5541927.21	4742560.53
6	W-1	0+281.38	5541930.79	4742549.09
7	KŁK	0+293.36	5541935.12	4742537.90
8	PŁK	0+357.45	5541958.29	4742478.15
8	W-2	0+388.47	5541969.50	4742449.22
9	KŁK	0+419.50	5541981.46	4742420.59
10	PZ	0+460.48	5541997.26	4742382.78
11	PZ	0+510.48	5542016.47	4742336.61
12	PŁK	0+529.54	5542023.73	4742318.99
13	W-3	0+539.22	5542027.42	4742310.04
14	KŁK	0+546.02	5542019.68	4742304.23
15	PKP	0+550.18	5542016.35	4742301.74
16	KKP/PŁK	0+560.18	5542008.71	4742295.31
17	KŁK/KKP	0+569.94	5542003.23	4742287.27
18	W-4	0+572.80	5541998.25	4742288.16
19	PKP	0+599.94	5542000.23	4742257.76
20	KP	0+655.30	5542003.93	4742202.51



*Przebudowa drogi gminnej wewnętrznej położonej na działkach nr ew. 218, 219 i 463
w m. Rudnik od km 0+002,00 do km 0+655,30*

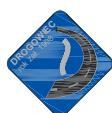
21	KT	0+657.07	5542003.93	4742200.74
----	----	----------	------------	------------



3. Współrzędne w przekrojach poprzecznych

WYKAZ WSPÓŁRZĘDNYCH W PRZEKROJACH POPRZECZNYCH

LP	Numer przekroju	Kilometraż przekroju	Współrzędne geodezyjne	
			X (N)	Y (E)
1	2	3	4	5
2	<u>P-1</u>	<u>0+008.62</u>	5541849,06	4742809,31
3	<u>P-2</u>	<u>0+027.57</u>	5541854,77	4742791,24
4	<u>P-3</u>	<u>0+049.98</u>	5541861,52	4742769,87
5	<u>P-4</u>	<u>0+077.10</u>	5541869,69	4742744,01
6	<u>P-5</u>	<u>0+101.61</u>	5541877,08	4742720,64
7	<u>P-6</u>	<u>0+125.18</u>	5541884,18	4742698,16
8	<u>P-7</u>	<u>0+148.24</u>	5541891,11	4742676,17
9	<u>P-8</u>	<u>0+170.82</u>	5541897,83	4742654,61
10	<u>P-9</u>	<u>0+193.96</u>	5541904,72	4742632,52
11	<u>P-10</u>	<u>0+218.64</u>	5541912,06	4742608,96
12	<u>P-11</u>	<u>0+240.21</u>	5541918,49	4742588,37
13	<u>P-12</u>	<u>0+260.64</u>	5541924,59	4742568,88
14	<u>P-13</u>	<u>0+285.85</u>	5541932,48	4742544,94
15	<u>P-14</u>	<u>0+307.11</u>	5541940,09	4742525,08
16	<u>P-15</u>	<u>0+332.26</u>	5541949,19	4742501,63
17	<u>P-16</u>	<u>0+354.12</u>	5541957,09	4742481,25
18	<u>P-17</u>	<u>0+380.40</u>	5541966,69	4742456,80
19	<u>P-18</u>	<u>0+411.06</u>	5541978,22	4742428,39
20	<u>P-19</u>	<u>0+434.50</u>	5541987,25	4742406,75
21	<u>P-20</u>	<u>0+457.02</u>	5541995,93	4742385,97
22	<u>P-21</u>	<u>0+484.00</u>	5542006,29	4742361,07



23	P-22	0+510.80	5542016,59	4742336,32
24	P-23	0+536.54	5542024,50	4742312,13
25	P-24	0+557.64	5542010,52	4742297,08
26	P-25	0+584.98	5541999,88	4742272,71
27	P-26	0+609.79	5542000,87	4742247,93
73	P-27	0+630.46	5542002,21	4742227,30

C. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Plan orientacyjny	skala 1:25 000	Rys. nr 1
Plan sytuacyjny	skala 1:1000	Rys. nr 2
Profil podłużny	skala 1:100/1000	Rys. nr 3
Przekroje normalne, szczegóły konstrukcyjne	skala 1:50	Rys. nr 4
Przekroje poprzeczne	skala 1:100	Rys. nr 5

