

OPIS TECHNICZNY

DO PROJEKTU ARCHITEKTONICZNO – BUDOWLANEGO NA BUDOWĘ DROGI GMINNEJ KLASY „L” WE WSI SŁOMCZYN OD KM 0+000,00 DO KM 0+780,00

I. Część informacyjna

1. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt budowy drogi gminnej klasy „L” we wsi Słomczyn od km 0+000,00 do km 0+780,00 wraz z włączeniem do drogi gminnej przez wieś Słomczyn (dawny przebieg drogi krajowej Nr 50). Planowana inwestycja ma charakter publiczny – zakres: budowa i utrzymanie dróg publicznych. Zakres opracowania obejmuje działki nr ewidencyjny nr 352, 366/29, 366/27, 366/61, 366/83, jednostka ewidencyjna 140605_5, Grójec – obszar wiejski, obręb nr 0032 Słomczyn. Pikietaż odcinka od km 0+000,00 do km 0+780,00.

2. Lokalizacja inwestycji

Planowana inwestycja zlokalizowana jest we północno-wschodniej części gminy Grójec. Projektowaną budowę drogi zlokalizowano na działkach stanowiących własność Gminy Grójec w oparciu istniejący pas drogowy drogi gminnej. Budowana droga zlokalizowana jest na terenie wiejskim (gospodarstwa i grunty rolne) w bezpośrednim sąsiedztwie terenu Giełdy Samochodowej. Zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego działki przeznaczone pod drogę zlokalizowane na terenie 1KDZ, 2 KDD i 13KDW.

3. Zamawiający

Gmina Grójec
05-600 Grójec
Ul. Piłsudskiego 47

4. Jednostka projektująca

TRAKT Nadzory i Projektowanie Bednarski Krzysztof
05-600 Grójec
Ul. Drogowców 2/17

5. Podstawa opracowania

Podstawą opracowania są następujące dokumenty:

1. Umowa nr 252/2015 z dnia 22 września 2015 r.
2. Mapa do celów projektowych w skali 1:1000 i uzupełniające pomiary sytuacyjno – wysokościowe.
3. Dokumentacja geotechniczna warunków gruntowo – wodnych podłoża wykonana przez EKO Pracownia Ochrony Środowiska Tomasz Spętany ul. Wilcza 8, 26-600 Radom
4. Specyfikacja istotnych warunków zamówienia.
5. Uzgodnienie Gminy Grójec w zakresie konstrukcji nawierzchni i geometrii drogi gminnej klasy „L” oraz Projektu Zagospodarowania Terenu.
6. Decyzja o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia, Burmistrz Gminy i Miasta Grójec 30.07.2015 r.).
7. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz.430 z dnia 2 marca 1999r.
8. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 02 września 2004 roku w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno – użytkowego (Dz. U. z 2004 r. nr 202 poz. 2072).
9. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004 r. w sprawie określania metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno-użytkowym (Dz. U. z 2004 nr 130 poz. 1389)
10. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego.

6. Istniejący stan zagospodarowania terenu

Początek drogi gminnej na krawędzi nawierzchni drogi gminnej przebiegającej przez wieś Słomczyn (dawny przebieg drogi krajowej Nr 50) a koniec na 780 mb opracowywanego projektu drogi.

Na działkach nr ewidencyjny 366/29, 366/27, 366/61, 366/83, teren niezagospodarowany - pas drogowy nowoprojektowanej drogi gminnej.

Na działce nr ewidencyjny 352 pas drogowy drogi gminnej przebiegającej przez wieś Słomczyn.

Droga gminna, przez wieś Słomczyn: przekrój pół uliczny, nawierzchnia bitumiczna, szer 7,0 m,

Prawostronny pobocza gruntowe szerokości od 1,3 m do 1,5 m.

Lewostronny chodnik szer. 2,0 m oddzielony od jezdni krawężnikiem 20x30x100.

Rów przydrożny odprowadzający prawostronny na przebudowanym odcinku.

Zabudowa: gospodarstwa indywidualne przy pasie drogi przez wieś Słomczyn i obszar nieużytków w pasie nowo budowanej drogi klasy „L” bez zabudowy.

Odwodnienie obszaru nieużytków zgodne z geometrią terenu powierzchniowe do istniejących rowów przydrożnych drogi przez wieś Słomczyn.

Istniejące uzbrojenie: sieć teletechniczna naziemna linia energetyczna.

7. Projektowane zagospodarowanie terenu.

Budowa drogi będzie polegać na wykonaniu w sposób kompleksowy robót ziemnych, warstwy odsączającej na geowłókninie separacyjno-filtracyjnej, warstw podbudów na jezdni, chodnikach, ścieżce rowerowej i zjazdach indywidualnych i publicznych, nawierzchni z kostki brukowej na chodniku i ścieżce rowerowej i warstw bitumicznych nawierzchni jezdni. Odwodnienie drogi będzie oparte o istniejące i projektowane rowy przydrożne. Pod zjazdami w ciągu rowów projektowane przepusty z rur PEHD Ø 50 cm.

Projekt zagospodarowania terenu, rysunek DB.02.01.

8. Opinia geotechniczna

Dokumentacja geotechniczna warunków gruntowo – wodnych podłoża wykonana przez EKO Pracownia Ochrony Środowiska Tomasz Spętany ul. Wilcza 8, 26-600 Radom.

Odwiercono łącznie 5 otworów geotechnicznych do głębokości 2,0 m.

Lokalizacja otworów: 0+050, 0+200, 0+355, 0+525, 0+675.

Na terenie prowadzonych prac stwierdzono występowanie piasków rzecznych przechodzących lokalnie w mulki oraz glin zwałowych przewarstwionych warstwą piasku. Piaski rzeczne wykształcone są w postaci średnio zagęszczonych piasków średnich $I_D=0,50$. Natomiast mulki to pyły, występujące w stanie twardoplastycznym $IL=0,20$. Grunty polodowcowe wykształcone w postaci glin i glin piaszczystych w stanie twardoplastycznym $IL=0,10-0,20$. Na powierzchni, na warstwie piasków, zalega warstwa humusu lub warstwa nasypu piaszczysto-gliniastego wymieszanego z gruzem betonowym i ceglanym.

Do głębokości 2,0 m nie stwierdzono wody gruntowej.

Jednak wiercenie przeprowadzono w okresie suchy, należy przyjąć, że w okresach mokrych woda gruntowa może pojawiać się na głębokości 1,0 m.

Wyodrębniono cztery warstwy geotechniczne.

Warstwa I – utwory powierzchniowe, nasyp piaszczysto-gliniasty oraz humus zalega do głębokości 0,3-0,6 m.

Warstwa II – utwory piaszczyste pochodzenia rzecznoego jako piaski średnio zagęszczone $I_D=0,50$.

Warstwa III – utwory mało spoiste grunty pochodzenia zastoiskowego (mulki) wykształcone w postaci pyłu w stanie twardoplastycznym $IL=0,20$. Pyły stwierdzono jedynie w otworze Nr 1 od głęb. 1,5 m do głęb. 2,0 m.

Warstwa IV – utwory spoiste morenowe (konsolidacja grupy „B”) wykształcone, jako gliny i gliny piaszczyste w stanie twardoplastycznym $IL=0,1-0,2$.

Według Katalogu Typowych Konstrukcji Nawierzchni Sztywnych gliny i gliny piaszczyste zaliczono do gruntów bardzo wysadzinowych, ponadto gliny twardoplastyczne można zaliczyć do grupy nośności G_3 .

Piaski średnie średnio zagęszczone do grunty niewysadzinowe, można je zaliczyć do grupy nośności G_1 .

Warunki gruntowe można uznać za proste. Głębokość strefy przemarzania $h_z=1,0$ m.

II. Część techniczna

1. Założenia projektowe.

Wyjściowe parametry techniczne do projektowania geometrycznego.

Prędkość projektowa: $V_p = 40$ km/godz.

Kategoria terenu: płaski

Klasa drogi: L (lokalna)

Przekrój poprzeczny: drogowy

W projekcie założono następujące parametry techniczne drogi:

- szerokość jezdni 7,0 i 8,0 m,
- pobocza szerokości 1,00 m,
- kategoria ruchu: KR3,
- szerokość chodników: 1,50 m
- szerokość ścieżek rowerowych: 2,00 m
- szerokość zjazdów indywidualnych 6,00-6,50 m,
- szerokość dna rowu 0,40 m
- promienie łuków na skrzyżowaniach $R=7,0$ m i $R=8,0$ m
- promienie łuków na zjazdach $R=5,0$ m
- pochylenia poprzeczne jezdni dwustronne i jednostronne 2 %,
- pochylenie poprzeczne chodników i ścieżek 2%,
- pochylenie poprzeczne pobocza 6 %,
- pochylenie skarp rowów 1:1,5 i 1:1,1

2. Plan sytuacyjny

Przebieg osi budowanej drogi został dostosowany do szerokości pasa drogowego mając na uwadze umieszczenie projektowanego przekroju drogi w liniach rozgraniczających.

Początek projektowanego odcinka w km 0+000,00 **W**₁ na granicy nawierzchni drogi gminnej przez wieś Słomczyn (dawny przebieg drogi krajowej Nr 50) a koniec **W**₄ w km 0+780,00 w bezpośrednim sąsiedztwie drogi krajowej Nr 50 (nieprojektowane włączenie do drogi krajowej).

W km 0+595,00 **W**₂ załamanie lewe $\gamma_2 = 1,40^g$.

W km 0+735,33÷0+456,56 łuk poziomy w prawo $R= 15,0$ m i kąt zwrotu $\gamma_3 = 90,12^g$ z wierzchołkiem **W**₃.

W km 0+000,00 skrzyżowanie z drogą gminną przez wieś Słomczyn (dawny przebieg drogi krajowej Nr 50) łuki poziome $R=10,0$ m.

W km 0+487,00 skrzyżowanie z drogą dojazdową do Giełdy Samochodowej (działka nr ewidencyjny 366/61), łuki poziome $R=7,0$ m.

Na całym odcinku od km 0+000,00 do km 0+780,00 projektowany prawostronny chodnik (1,5 m) ze ścieżką rowerową (szer. 2,0 m).

Na całym odcinku budowanej drogi projektowane zjazdy indywidualne o parametrach:

- szerokość zjazdu (nawierzchnia bitumiczna) 6,0 i 6,5 m z łukami poziome $R=5,0$ m.

Plan sytuacyjny rysunek DB.02.02.

3. Profil podłużny – rozwiązania wysokościowe

Podstawą (punktami odniesienia) dla wszystkich rozwiązań wysokościowych są rzędne istniejącej nawierzchni bitumicznej drogi gminnej przez wieś Słomczyn, drogi krajowej Nr 50 i skrzyżowania z istniejącą drogą dojazdową do Giełdy samochodowej.

Niweletę nawierzchni zaprojektowano w taki sposób (25cm powyżej istniejącego terenu), aby zminimalizować roboty ziemne i utrzymać (niweletę robót ziemnych) powyżej poziomu wody gruntowej.

Niweletę chodnika ze ścieżką rowerową dostosowano do istniejących zjazdów i ogrodzeń (przewidywane do wykonania w II etapie inwestycji). Parametry niwelet – pochylenia niwelety (rzędne), przedstawiono na Rys. Nr DB.06.01-09. Niwelację wykonano w oparciu o plan reperów roboczych Rys. Nr DB.08.01.

4. Parametry przekroju poprzecznego:

Odcinek od km 0+000,00 do km 0+484,00

Strona prawa:

Ciąg pieszo-jezdny (chodnik szer. 1,50 m, ścieżka rowerowa szer. 2,0 m),
spadek poprzeczny do jezdni 2%, obrzeża obniżone obramowujące ciąg pieszo-rowerowy (światło 1 cm).
Rowy trapezowe o pochyleniu poprzecznym skarp 1:1,5 i 1,1. Dno rowu szer. 0,4 m.

Jezdnia:

szerokość jezdni 7,0 m, spadek poprzeczny daszkowy 2%
Pobocza obustronne z kruszywa naturalnego szer. 1,0 m, spadek poprzeczny 6%,

Strona lewa:

Rów trapezowy o pochyleniu poprzecznym skarp 1:1,5 i 1,1. Dno rowu szer. 0,4 m.

Odcinek od km 0+484,00 do km 0+490,00

Skrzyżowanie z drogą lokalną szerokości 6,0 m do Giełdy Samochodowej

Odcinek od km 0+490,00 do km 0+691,00

Strona prawa:

Ciąg pieszo-jezdny (chodnik szer. 1,50 m, ścieżka rowerowa szer. 2,0 m),
spadek poprzeczny do jezdni 2%, obrzeża obniżone obramowujące ciąg (światło 1 cm).

Jezdnia:

szerokość jezdni 7,0 m, spadek poprzeczny 2% lewostronny
Pobocza obustronne z kruszywa naturalnego szer. 1,0 m, spadek poprzeczny 6%,

Strona lewa:

Rów trapezowy o pochyleniu poprzecznym skarp 1:1,5 i 1,1. Dno rowu szer. 0,4 m.

Odcinek od km 0+691,00 do km 0+780,00

Strona prawa:

Ciąg pieszo-jezdny (chodnik szer. 1,50 m, ścieżka rowerowa szer. 2,0 m),
spadek poprzeczny do jezdni 2%, obrzeża obniżone obramowujące ciąg (światło 1 cm).
Rowy trapezowe o pochyleniu poprzecznym skarp 1:1,5 i 1,1. Dno rowu szer. 0,4 m.

Jezdnia:

szerokość jezdni 7,0 m na prostej, spadek poprzeczny 2% lewostronny
szerokość jezdni 8,0 m na łuku poziomym, spadek poprzeczny 2% prawostronny.
proste przejściowe łuku poziomego długości 20 cm (zmiana spadku i szerokości)
Pobocza obustronne z kruszywa naturalnego szer. 1,0 m, spadek poprzeczny 6%,

5. Konstrukcja nawierzchni:

Zgodnie z oceną gruntów wykonaną przez EKO Pracownia Ochrony Środowiska Tomasz Spętany, istniejący grunt wymaga wzmocnienia geosyntetykiem dla podniesienia nośności gruntu rodzimego do G₁.

Jezdnia na odcinku od km 0+000,00 do km 0+780,00:

- nawierzchnia z betonu asfaltowego AC 11S 50/70 dla KR3, warstwa ścieralna gr. 4 cm,
- nawierzchnia z betonu asfaltowego AC 16W 35/50 dla KR3, warstwa wiążąca gr. 5 cm,
- górna warstwa podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego AC22P 50/70 dla KR3, gr. 7 cm
- dolna warstwa podbudowy zasadniczej z kruszywa łamanego 0/63 mm, grubość warstwy 20 cm,
- podbudowa pomocnicza z gruntu stabilizowanego cementem 2,5 MPa w węźle betoniarskim gr. 18 cm,
- warstwa ulepszanego podłoża (warstwa odsączająca) z piasku średnioziarnistego, grubość warstwy 20 cm,
- geowłóknina filtracyjno-separacyjna

Sprawdzenie mrozoodporności:

Głębokość przemarzania wg PN-81/B-03020 wynosi $h_z=1,0$ m.

od km 0+000,00 do km 0+780,00:

$$H_{pr}=4 + 5 + 7 + 20 + 18 + 20 = 74 \text{ cm}$$

Wymagana grubość konstrukcji ze względu na mrozoodporność dla gruntu z grupy G₁ i kategorii ruchu KR3 wynosi $H=0,6 \cdot h_z=0,60 \times 1,0 \text{ m} = 0,60 \text{ m}$.

$H_{pr} \geq H$ Warunek mrozoodporności jest spełniony.

Zjazdy indywidualne i publiczne:

- nawierzchnia z betonu asfaltowego AC 11S 50/70 dla KR3, warstwa ścieralna gr. 4 cm,
- nawierzchnia z betonu asfaltowego AC 16W 35/50 dla KR3, warstwa wiążąca gr. 5 cm,
- górna warstwa podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego AC22P 50/70 dla KR3, gr. 7 cm
- dolna warstwa podbudowy zasadniczej z kruszywa łamanego 0/63 mm, grubość warstwy 20 cm,
- warstwa odsączająca z piasku średnioziarnistego, grubość warstwy 20 cm,
- obramowanie zjazdu opornikiem betonowym 12x25 na ławie betonowej C12/15 z oporem ($F=0,0545 \text{ m}^2$).

Chodnik i ścieżka rowerowa:

- nawierzchnia chodnika z betonowej kostki brukowej fazowanej gr. 8 cm (szarej) i ścieżki rowerowej z betonowej kostki brukowej bez fazowej gr. 8 cm (kolorowej) na podsypce cementowo–piaskowej 1:4 gr. 4 cm
- podbudowa z gruntu stabilizowanego cementem 5,0 MPa w węźle betoniarskim gr. 12 cm,
- warstwa odsączająca z piasku średnioziarnistego, grubość warstwy 15 cm,
- obramowanie chodnika obrzeżem betonowym o wymiarach 8x30x100 cm na ławie betonowej C12/15 z oporem ($F=0,0175 \text{ m}^2$).

Pobocza:

- nawierzchnia z kruszywa naturalnego, grubość warstwy 15 cm,

Zestawienie powierzchni użytkowych przedstawione tabelarycznie:

I.p.	Charakter projektowanej powierzchni	Pole powierzchni [ha]
1.	Jezdnia drogi	0,570805
2.	Chodnik	0,112733
3.	Ścieżka rowerowa	0,148296
4.	Zjazdy	0,030691
5.	Pobocza	0,156387

6. Odwodnienie.

Niweleta drogi wyniesiona jest około 25 cm ponad istniejący teren. Odprowadzenie wód opadowych z jezdni poprzez pobocza do projektowanych rowów.

Projektowane rowy trapezowe, szerokość dna rowu 0,40 m, pochylenia skarpy 1:1,5 i przeciwskarpy 1:1.

Lokalizacja projektowanych rowów:

- od km 0+000,00 do km 0+483,00 rów obustronny, odprowadzenie wód do istniejącego rowu przy drodze gminnej przez wieś Słomczyn (działka nr ewidencyjny 352),
- od km 0+491,00 do km 0+692,00 rów lewostronny odprowadzający,
- od km 0+690,00 do km 0+780,00 rów prawostronny odprowadzający,

W ciągu rowów pod zjazdami indywidualnymi i publicznymi zaprojektowano przepusty z rur PEHD SN8 Ø 50 cm.

Zakończenie części przelotowej przepustów prefabrykowanymi ściankami czołowymi.

Umocnienie wlotów i wylotów przepustów płytami ażurowymi ECO 40x60 cm.

Ławy fundamentowe grubości 30 cm z mieszanki piaskowo – żwirowej frakcji 0/20 mm, podsypka zapierająca wnęki rury z mieszanki piaskowo – żwirowej frakcji 0/20 mm.

Zasypka z mieszanki piaskowo – żwirowej frakcji 0/20 mm.

Usytuowanie projektowanych przepustów (zjazdów) przedstawiono na Projekcie Zagospodarowania Terenu, Rys. Nr. DB.02.01, na Planie Sytuacyjnym Rys. Nr. DB.02.02 z podaniem lokalizacji. Przekroje podłużne i poprzeczne projektowanych przepustów oraz sposób umocnienia wlotów i wylotów przedstawiono na rysunkach DB.07.01-08.

7. Roboty ziemne

Grunt kat. III. Roboty ziemne obliczono w tabelach robót ziemnych z wyłączeniem odhumusowania (oddzielna tabela opracowania) dla każdego etapu planowanej inwestycji. Wielkość robót ziemnych obliczono w oparciu o

przekroje poprzeczne do robót ziemnych Rys. Nr DB.06.01-09 wykonane na podstawie pomiarów wysokościowych w terenie. Niweleta robót ziemnych zaplanowana w oparciu o badania geotechniczne. Dla odcięcia warstw konstrukcyjnych od gruntu rodzimego wyznaczonego przez niweletę robót ziemnych należy zastosować geowłókninę filtracyjno-separacyjną o parametrach zgodnych ze Szczegółową Specyfikacją Techniczną.

8. Oznakowanie.

Oznakowanie projektowanego odcinka drogi należy wykonać zgodnie z projektem stałej organizacji ruchu. będącym oddzielnym opracowaniem dokumentacji technicznej.

9. Zieleni.

W bezpośrednim sąsiedztwie budowy na szerokości planowanego pasa drogowego nowej drogi do terenów inwestycyjnych nie występują drzewa. Poszycie stanowią trawy oraz krzewy o wys. do 2,0 m.

Zgodnie z zaleceniem zawartym w miejscowym planie zagospodarowania terenu zaplanowano nasadzenie zieleni wysokiej na odcinku planowanej inwestycji w ilości 67 szt drzew niskopiennych.

W ramach zadania przeprowadzono inwentaryzację istniejącej zieleni. Na jej podstawie określono drzewa, które wymagają wycinki. Przewiduje się usunięcie drzew bezpośrednio kolidujących z układem drogowym oraz tych w złym stanie technicznym.

Układ drogowy został zaprojektowany z zachowaniem zasad wiedzy technicznej oraz poszanowaniem dla środowiska naturalnego tak by straty w drzewostanie były jak najmniejsze.

W projekcie przewiduje się wycinkę pod nowo projektowaną konstrukcję drogi i chodników.

W ciągu drogi gminnej przez wieś Słomczyn (dany przebieg drogi krajowej Nr 50) na odcinku włączenia do nowo projektowanej drogi występują drzewa w ilości 2 szt kolidujące z planowaną inwestycją:

1. topola czarna średnicy 360 cm
2. jesion średnicy 90 cm.

Usunięcie suchych i uszkodzonych drzew oraz oczyszczenie terenu z krzewów i zarośli oraz ewentualne cięcia techniczne i pielęgnacyjne gałęzi zostaną wykonane w ramach bieżącej konserwacji zieleni i porządkowania terenu wokół drogi - zabiegi te nie wymagają opracowania projektu. Prace porządkowe przy oczyszczeniu i przygotowaniu terenu pod inwestycję prowadzone będą pod nadzorem przedstawiciela Gminy.

Podstawa prawna do usunięcia drzew:

- decyzja RS.613.132.2015 z dnia 17.09.2015r. wydana przez Starostę Grójeckiego,

10. Wpływ inwestycji na środowisko.

W obrębie istniejącego i projektowanego pasa drogi nie ma pomników przyrody, ani zieleni szczególnie chronionej. Przedmiotowe opracowanie nie spowoduje zmiany stosunków wodnych i nie spowoduje wzrostu zanieczyszczenia wód gruntowych. Planowana inwestycja zapewni dojazd do terenów inwestycyjnych gminy Grójec a wybudowanie chodnika i ścieżki rowerowej spowoduje poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszego.

Orientację położenia działki względem otoczenia przedstawiono na rysunek DB.01.01

Projekt Zagospodarowania Terenu przedstawiono na rysunku DB.02.01.

Materiały z rozbiórki i odpady powstające w trakcie rozbudowy będą segregowane i gromadzone w przeznaczonych do tego celu miejscach a następnie przewożone na place składowe zlokalizowane na terenie Baz Materiałowych po uzgodnieniu z zamawiającym lub powtórnie wykorzystane.

Ścieki bytowe z zaplecza budowy należy doprowadzić do szczelnych zbiorników bezodpływowych. Wody opadowe, na etapie budowy, odprowadzane będą do rowów infiltracyjnych.

W celu ograniczenia uciążliwości hałasowej prace budowlane powinny być prowadzone w porze dziennej (między 6.00 - 22.00). Realizacja planowanych zadań odbywać się będzie przy użyciu sprzętu o znikomym wpływie na środowisko z odpowiednimi atestami i aktualnymi badaniami technicznymi.

Miejsce prowadzenia prac remontowych zostanie uporządkowane po ich zakończeniu, a odpady powstałe w trakcie realizacji zostaną usunięte z poboczy pasa drogowego.

11. Dane odnośnie wpisu do rejestru zabytków i podlegających ochronie

Działki nie są wpisane do rejestru zabytków i nie podlega ochronie na podstawie planu zagospodarowania przestrzennego.

Spis rysunków:

L.p.	Nazwa rysunku	Skala	Nr rys.
1	Szkic orientacyjny	1:10 000	DB.01.01
2	Projekt zagospodarowania terenu	1:1 000	DB.02.01
3	Plan sytuacyjny	1:500	DB.02.02
4	Profil podłużny	1:100/1000	DB.03.01
5	Przekroje normalne	1:50	DB.04.01-04
6	Szczegóły konstrukcyjne	1:10	DB.05.01-05
7	Przekroje poprzeczne do robót ziemnych	1:100	DB.06.01-09
8	Przepusty rurowe w koronie drogi (P1,P2,P3,P4,P5,P6,P7)	1:50	DB.07.01-08
9	Repery robocze		DB.08.01

Wykonano listopad 2015 r.