

# PROJEKT BUDOWLANY

<i>Inwestor:</i>	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku, ul.Mostowa 11A, 80-778 Gdańsk
<i>Temat opracowania:</i>	<b>Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 222 poprzez budowę chodnika w ciągu drogi wojewódzkiej nr 222 na odcinku Bobowo - Jabłówko.</b>
<i>Działki:</i>	<b>13/3 (13/1), 13/5 (13/2), 14/1 (14), 16/1 (16), 17/28 (17/5), 17/34 (17/26), 17/36 (17/27), 17/30 (17/7), 17/32 (17/10), 21/7 (21/4), 21/9 (21/6), 22/1 (22), 23/3 (23/1), 23/5 (23/2), 25/1 (25), 49, 64/3, 64/7 (64/6), 69/1 (69), 71/3 (71/1), 72/1 (72), 74/3 (74/1), 74/5 (74/2), 75/1 (75). – obręb Jabłówko, jedn. ewidencyjna 221304_2 Bobowo</b> <b>199, 200/1 (200), 201/1 (201), 203/9 (203/3) , 203/7 (203/4), 204/5 (204/1), 204/3 (204/2), 205/6 (205/1), 205/4 (205/2), 206/1 (206), 209, 210/7 (210/1), 210/9 (210/3), 210/11 (210/6), 211/9 (211/6), 225/1 (225), 226/1 (226), 233, 234/1 (234), 235/11 (235/2), 235/13 (235/6), 235/9 (235/7), 262/1 (262), 685/1 (685), 686/1 (686) – Obręb Bobowo, jedn. ewidencyjna 221304_2 Bobowo</b>
<i>Kategoria obiektu budowlanego</i>	XXV - drogi i kolejowe drogi szynowe

BRANŻA DROGOWA			
Projektant	<b>mgr inż. Adam Stypik</b>	upr. nr POM/0294/POOD/11 w specjalności drogowej	
Sprawdzający	<b>mgr inż. Tomasz Ślusarz</b>	upr. nr POM/0094/POOD/12 w specjalności drogowej	

Gdańsk 12.2015r.

# ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

Temat opracowania: **Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 222 poprzez budowę chodnika w ciągu drogi wojewódzkiej nr 222 na odcinku Bobowo - Jabłówko.**

Lp.		Spis zawartości projektu budowlanego
I		Projekt zagospodarowania terenu
I.I		Część opisowa
I.II		Część rysunkowa
	<b>Nr rys.</b>	<b>Nazwa rysunku</b>
	1.0	Plan orientacyjny
	2.1 – 2.4	Plan zagospodarowania terenu
II		Projekt budowlany
II.I		Część opisowa
II.II		Oświadczenie
II.III		Część rysunkowa
	<b>Nr rys.</b>	<b>Nazwa rysunku</b>
	3.1 – 3.3	Przekroje podłużne
	4.1 – 4.6	Przekroje konstrukcyjne
III		Informacja BIOZ
IV		Uprawnienia
V		Uzgodnienia i opinie
VI		Opinia geotechniczna

# I - PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

## I.I – CZĘŚĆ OPISOWA

### OPIS TECHNICZNY

#### SPIS TREŚCI

1.0.	WSTĘP .....	4
1.1.	PRZEDMIOT INWESTYCJI .....	4
1.1.1.	<i>Podstawa opracowania .....</i>	4
2.0.	DROGI .....	4
2.1.	STAN ISTNIEJĄCY .....	4
2.2.	MIEJSCOWY PLAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU .....	4
2.3.	STAN PROJEKTOWANY .....	4
2.3.1.	<i>Parametry techniczne .....</i>	4
2.3.2.	<i>Projektowane zagospodarowanie terenu .....</i>	4
2.3.3.	<i>Zestawienie powierzchni .....</i>	5
2.3.4.	<i>Informacja o ochronie zabytków .....</i>	5
2.3.5.	<i>Dane określające wpływ eksploatacji górniczej .....</i>	5
2.3.6.	<i>Informacje i dane o charakterze i cechach istniejących i przewidywanych zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników .....</i>	5
2.3.7.	<i>Zaprojektowane konstrukcje nawierzchni .....</i>	5
2.3.8.	<i>Rozbiórki .....</i>	6
2.3.9.	<i>Analiza szerokości pasa drogowego .....</i>	6
3.0.	ODWODNIENIE .....	6
4.0.	ZIELEŃ DROGOWA .....	7
5.0.	SIEĆ ELEKTROENERGETYCZNA I OŚWIETLENIOWA .....	7
6.0.	SIEĆ TELETECHNICZNA .....	7
7.0.	SIEĆ WODOCIĄGOWA .....	7
8.0.	KANALIZACJA SANITARNA .....	7
9.0.	URZĄDZENIA TOWARZYSZĄCE .....	7
10.0.	OBSZAR ODDZIAŁYWANIA OBIEKTÓW BUDOWLANYCH .....	7

## 1.0. Wstęp

### 1.1. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem opracowania jest projekt zagospodarowania terenu rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 222 poprzez budowę chodnika w ciągu drogi wojewódzkiej nr 222 na odcinku Bobowo - Jabłówko.

#### 1.1.1. Podstawa opracowania

Podstawę do opracowania niniejszego projektu stanowią:

- formalna umowa,
- mapa do celów projektowych w skali 1:500,
- opinia geotechniczna,
- inwentaryzacja wykonana przez projektanta w terenie,
- Ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2000r. Nr 71 Poz. 838 ze zm.),
- 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. RP Nr 43 Poz. 430 z dnia 14 maja 1999r.),

## 2.0. Drogi.

### 2.1. Stan istniejący.

W stanie istniejącym droga wojewódzka nr 222 na odcinku Bobowo Jabłówko posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości jezdni około od 6,0 do 7,0 m i przekroju na przeważającym odcinku drogowym. Przekrój półuliczny występuje jedynie w miejscowości Jabłówko w miejscu lokalizacji zatok autobusowych. Na przedmiotowym odcinku brak jest wydzielonego chodnika a ruch pieszcy odbywa się po poboczu jezdni. Chodniki wykonane są jedynie w m.Jabłówko przy zatokach autobusowych.

Na analizowanym odcinku drogi zlokalizowane są podziemne sieci infrastruktury technicznej: sieć wodociągowa, kanalizacja sanitarna, sieć elektroenergetyczna i oświetleniowa oraz sieć teletechniczna.

### 2.2. Miejscowy plan zagospodarowania terenu.

Dla obszaru objętego Gmina Bobowo nie uchwaliła Miejscowego planu zagospodarowania terenu.

### 2.3. Stan projektowany.

#### 2.3.1. Parametry techniczne.

Parametry techniczne zostały określone na podstawie Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. (Dz. U. RP Nr 43 Poz. 430 z dnia 14 maja 1999r.)

Przyjęto następujące parametry techniczne:

Parametr techniczny	Wielkość
Klasa drogi wojewódzkiej	G
Przekrój	1x2
Szerokość w liniach rozgraniczających	min. 20,0 m
Szerokość chodnika	min. 1.5 m

#### 2.3.2. Projektowane zagospodarowanie terenu.

Zaprojektowano chodnik o szerokości 1,5 m odsunięty od krawędzi jezdni drogi wojewódzkiej na przeważającym odcinku. Bezpośrednio przy krawędzi jezdni zaprojektowano odcinki przebiegające przy istniejących zatokach autobusowych, odcinek około 20 m przy istniejącym przepuszczeniu pod drogą wojewódzką na wysokości działki nr 193/18 oraz na odcinku około 60 m od istniejącej zatoki autobusowej do zjazdu na działkę nr 35. Na odcinku od istniejącego chodnika w miejscowości Bobowo do istniejącego chodnika przy zatoce autobusowej w miejscowości Jabłówko chodnik zaprojektowano po stronie wschodniej (odcinki B- i C), na pozostałym odcinku tj. od istniejącej zatoki w m.Jabłówko do granicy działek 49 i 53 chodnik zaprojektowano po stronie zachodniej (odcinek A). Nawierzchnię chodnika zaprojektowano z kostki betonowej w kolorze szarym.

W miejscach przebiegu projektowanego chodnika w nasypie przy chodniku zaprojektowano montaż barier typu U-12, a w miejscu istniejącego przepustu za chodnikiem zaprojektowano montaż bariero – poręczy. Kolidujące z projektowanym chodnikiem drzewa i krzewy przewidziano do wycinki.

Istniejące ogrodzenia kolidujące z projektowanym chodnikiem przewidziano do rozbiórki. Nowe ogrodzenia zaprojektowano w linii projektowanej granicy pasa drogowego. Do wykonania ogrodzeń należy użyć materiałów identycznych lub zbliżonych do istniejących ogrodzeń.

Istniejącą wiatę przystankową na wysokości działki nr 209 przewidziano do przestawienia. Za zatoką wykonać mur oporowy z prefabrykatów betonowych w kształcie litery L i wymiarach 105x55x49 cm.

Od km około 52+048 do km około 52+089 wzdłuż drogi wojewódzkiej zaprojektowano pobocze z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie o grubości 10 cm.

Na odcinku projektowanego chodnika przewidziano niezbędne przeprofilowanie rowów z zachowaniem ich dotychczasowych spadków i rzędnych. Skarpy nasypów i rowów przewidziano do zahumusowania i obsiania trawą. Skarpę

przy istniejącym przepuszczniku pod drogą wojewódzką zaprojektowano jako umocnioną płytami prefabrykowanymi typu „meba” o grubości 8 cm.

Istniejącą reklamę w km około 50+545 przewidziano do przestawienia poza projektowany chodnik.

Na czas prowadzenia robót ziemnych ustanowić nadzór archeologiczny.

Chodnik na przeważającym odcinku zaprojektowano w odległości od 3,5 m do około 8 m od istniejącej krawędzi jezdni. Mniejszą odległość chodnika od krawędzi jezdni zaprojektowano na odcinkach:

- km 51+110 – 51+125 z uwagi na konieczność dowiązania projektowanego chodnika z chodnikiem istniejącym przy przejściu dla pieszych,
- km 51+275 – 51+375 chodnik zaprojektowano w odległości od 2,0 m do 3,5 m od krawędzi jezdni z uwagi na uwarunkowania terenowe (istniejąca skarpa).
- km 51+990 – 52+043 – chodnik zaprojektowano przy krawędzi jezdni z uwagi na istniejący rów i przepust pod drogą wojewódzką,
- km 52+360 – 52+390 – chodnik zaprojektowano bezpośrednio przy istniejącej zatoce autobusowej,
- km 52+450 – 52+635 – chodnik zaprojektowano w odległości min 1,6 m od krawędzi jezdni z uwagi na uwarunkowania terenowe (istniejąca skarpa) oraz w dowiązaniu do chodnika na istniejącym wiadukcie nad nieczynną linią kolejową,
- km 53+130 – do końca opracowania – dowiązanie projektowanego chodnika do chodnika istniejącego.

### 2.3.3. Zestawienie powierzchni.

Łączna powierzchnia projektowanego zagospodarowania wynosi około 9702 m<sup>2</sup>, w tym:

- chodnik z kostki betonowej – 4283 m<sup>2</sup>,
- zjazdy z kostki betonowej – 227 m<sup>2</sup>,
- pobocza gruntowe – 52 m<sup>2</sup>,
- skarpa umocniona płytami betonowymi – 40 m<sup>2</sup>
- tereny zielone – 5100 m<sup>2</sup>

### 2.3.4. Informacja o ochronie zabytków.

Obszar objęty inwestycją nie jest wpisany do rejestru zabytków. W opinii Wojewódzkiego Pomorskiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku nr ZA.5151.96.2015.EP z dnia 23.09.2015 r. w trakcie robót ziemnych należy zapewnić stały archeologiczny. Na nadzór archeologiczny należy uzyskać decyzję Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków przed rozpoczęciem prac ziemnych.

### 2.3.5. Dane określające wpływ eksploatacji górniczej.

Teren inwestycji położony jest poza obszarami górniczymi.

### 2.3.6. Informacje i dane o charakterze i cechach istniejących i przewidywanych zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników.

- **Zapotrzebowanie na wodę i ilość odprowadzanych ścieków .**  
Nie przewiduje się odprowadzania ścieków oraz zapotrzebowania na wodę
- **Emisja zanieczyszczeń gazowych i płynnych .**  
W stosunku do stanu istniejącego nie zostaną wprowadzone nowe zanieczyszczenia gazowe, pyłowe i płynne.
- **Rodzaj i ilość wytwarzanych odpadów.**  
Nie przewiduje się wytwarzania odpadów na etapie eksploatacji.
- **Właściwości akustyczne i emisja drgań.**  
W stosunku do stanu istniejącego poziom hałasu nie ulegnie zwiększeniu. Nie przewiduje się powstania drgań oddziałujących na tereny sąsiednie.
- **Wpływ na istniejący drzewostan, powierzchnię ziemi, glebę, wody powierzchniowe i podziemne.**  
Nie przewiduje się negatywnego wpływu na istniejącą zielen. Kolidujące drzewa i krzaki przewidziano do wycinki. Istniejącą glebę zdjętą z planowanej trasy chodnika można będzie wykorzystać do zahumusowania projektowanych terenów zielonych. Nie przewiduje się negatywnego wpływu na wody powierzchniowe i podziemne.

### 2.3.7. Zaprojektowane konstrukcje nawierzchni.

Występujące w podłożu grunty zaliczono do grupy nośności G4, warunki gruntowe dobre. Chodnik zaprojektowano dla ruchu pieszego bez możliwości obciążenia ruchem pojazdów. W śladzie istniejących zjazdów zaprojektowano dodatkową warstwę z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie

**Konstrukcja chodnika:**

- |  |       |
|--|-------|
| • kostka betonowa szara                      | 6 cm  |
| • podsypka cementowo – piaskowa 1:4          | 3 cm  |
| • kruszywo stabilizowane cementem klasy C3/4 | 25 cm |

**Konstrukcja chodnika w miejscu zjazdów:**

- |   |       |
|---|-------|
| • kostka betonowa wibroprasowana, szara             | 8 cm  |
| • podsypka cementowo – piaskowa 1:4                 | 3 cm  |
| • kruszywo łamane 0/31,5 stabilizowane mechanicznie | 15 cm |
| • kruszywo stabilizowane cementem klasy C3/4        | 25 cm |

**2.3.8. Rozbiórki.**

Do rozbiórki przewidziano część istniejących ogrodzeń, barierę ochronną przy istniejącym przepuście oraz lokalnie istniejące nawierzchnie zjazdów z kostki betonowej oraz krawężniki i obrzeża. Ponadto przewiduje się zdjęcie humusu z terenu objętego inwestycją oraz wycinkę kolidujących drzew i krzaków.

**2.3.9. Analiza szerokości pasa drogowego.**

Przy wyznaczaniu nowych granic pasa drogowego związanych z budową chodnika wzięto pod uwagę:

- a) Wzajemne rozmieszczenie elementów jezdni i chodnika oraz urządzeń infrastruktury technicznej w charakterystycznych przekrojach poprzecznych. Planowany chodnika zaprojektowano w odsunięciu od krawędzi jezdni DW 222. W zaprojektowanych granicach pasa drogowego została zachowana rezerwa terenu dla ewentualnej przebudowy istniejącej infrastruktury podziemnej. W stanie istniejącym wzdłuż przedmiotowego odcinka zlokalizowane są sieci: wodociągowa, teletechniczna elektroenergetyczna i lokalnie przechodząca w poprzek jezdni DW 222. Istniejące sieci prowadzone są głównie poza istniejącym oraz projektowanym pasem drogowym DW 222 (kanalizacja sanitarna i sieć wodociągowa). Inwestor nie przewiduje dalszej rozbudowy DW 222 np. poprzez drogi rowerowej, a ewentualne poszerzenie jezdni będzie możliwe w istniejących oraz projektowanych liniach rozgraniczających. Ponadto na odcinkach, na których chodnik przebiega wzdłuż istniejących posesji nowe granice pasa drogowego projektowano z uwzględnieniem interesów właścicieli tych posesji, minimalizując powierzchnię terenów do przejęcia przez Województwo Pomorskie.
- b) Sposób etapowego i docelowego odwodnienia. Odwodnienie istniejącej nawierzchni jezdni DW 222 realizowane jest poprzez rowy przydrożne. Wody opadowe z chodnika zostaną odprowadzone do istniejących rowów przydrożnych bądź na tereny zielone przyległe do projektowanego chodnika. Stwierdza się, że istniejące odwodnienie jest wystarczające dla przedmiotowej inwestycji i nie przewiduje się jego rozbudowy o dodatkowy system kanalizacji deszczowej.
- c) Sposób wysokościowego rozwiązania. Chodnik zaprojektowano w oparciu o istniejące ukształtowanie terenu w celu zoptymalizowania robót ziemnych oraz z uwzględnieniem dopuszczalnych pochyłeń podłużnych projektowanego chodnika. Skarpy zaprojektowano o pochyleniu 1;1.5 na większości odcinka, lokalnie zaprojektowano skarpy umocnione.
- d) Wpływ istniejącego wartościowego zadrzewienia. Na przedmiotowym odcinku nie wstępuje szczególnie wartościowe i cenne przyrodniczo zadrzewienie. Przyległe tereny stanowią gruntu orne.
- e) Podstawowe uwarunkowania hydrogeologiczne i geotechniczne, a w szczególności występowanie gruntów o małej nośności oraz terenów zalewowych. Wzdłuż analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej zlokalizowane są lokalnie zagłębienia, w których zbiera się woda opadowa z przyległych do drogi terenów. Chodnika został zaprojektowany z ominięciem tych terenów. Ponadto poszerzenie pasa drogowego zostało zaprojektowane w sposób uwzględniający zminimalizowanie zajęcia terenów czynnych rolniczo.
- f) Podstawowe uwarunkowania ochrony środowiska, a w szczególności sposoby ochrony przed hałasem, wibracjami i zanieczyszczeniem powietrza. Zaprojektowanie chodnika w odległości 3,5 – 8,0 m od krawędzi jezdni na przeważającym odcinku wystarczającą ochronę przed hałasem i wibracjami pochodzącymi od pojazdów poruszających się po drodze. Lokalne zmniejszenie odległości chodnika od krawędzi jezdni nie powoduje konieczności zastosowania rozwiązań technicznych mających na celu ochronę pieszych przed nadmiernym hałasem i wibracjami.

W związku z powyższymi stwierdza się, że poszerzenie pasa drogowego w zaprojektowanych liniach rozgraniczających jest wystarczające do poprawnej realizacji planowanego przedsięwzięcia polegającego na budowie chodnika wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 222 na odcinku Bobowo – Jabłówko oraz umożliwia w przyszłości realizację prac remontowych i ewentualnej przebudowy samej nawierzchni jezdni drogi wojewódzkiej.

**3.0. Odwodnienie.**

Zaprojektowano powierzchniowe odwodnienie projektowanego chodnika. Wody opadowe zostaną odprowadzone powierzchniowo na tereny zielone przyległe do chodnika.

#### 4.0. Zieleń drogowa.

W ramach nowych nasadzeń przewidziano odtworzenie żywopłotów na odcinkach ich likwidacji. Nowe żywopłoty należy wykonać poza krawędzią projektowanego chodnika z ligustru pospolitego. Żywopłoty z ligustru zaprojektowano na wysokości działek nr 16, 23/1, 23/2 (obręb Jabłówko) oraz 234 (obręb Bobowo).

Od km 50+538 do km 50+570 oraz od km 52+320 do km 52+335 przewidziano nowe nasadzenia świerkiem pospolitym. Drzewa sadzić od strony zabudowań poza projektowanym chodnikiem.

#### 5.0. Sieć elektroenergetyczna i oświetleniowa.

Należy zachować normatywne odległości od istniejącej sieci elektroenergetycznej. Prace ziemne w miejscach zbliżeń należy wykonywać ręcznie. Istniejące kable przechodzące przez projektowane zjazdy przewidziano do zabezpieczenia dwudzielnymi rurami osłonowymi o średnicy 110 mm. Istniejące skrzynki elektroenergetyczne przewidziano do regulacji wysokościowej.

#### 6.0. Sieć teletechniczna.

Należy zachować normatywne odległości od istniejącej sieci teletechnicznej. Prace ziemne w miejscach zbliżeń należy wykonywać ręcznie. Istniejącą sieć teletechniczną przechodzącą pod zjazdami należy zabezpieczyć dwudzielnymi rurami osłonowymi o średnicy 110 mm. Rzędne istniejących włazów należy dostosować do projektowanych rzędnych terenu.

#### 7.0. Sieć wodociągowa.

Należy zachować normatywne odległości od istniejącej sieci wodociągowej. Prace ziemne w miejscach zbliżeń należy wykonywać ręcznie. Rzędne istniejących zasuw i hydrantów należy dostosować do projektowanych rzędnych terenu.

#### 8.0. Kanalizacja sanitarna.

Należy zachować normatywne odległości od istniejącej kanalizacji sanitarnej. Prace ziemne w miejscach zbliżeń należy wykonywać ręcznie. Rzędne istniejących włazów należy dostosować do projektowanych rzędnych terenu.

#### 9.0. Urządzenia towarzyszące.

W przypadku natrafienia (w czasie wykonywania robót budowlanych) na jakiegokolwiek instalacje należy je traktować jako czynne. Roboty budowlane w sąsiedztwie urządzeń podziemnych należy prowadzić ręcznie.

#### 10.0. Obszar oddziaływania obiektów budowlanych

Obszar oddziaływania obiektu zawiera się w działkach **13/3** (13/1), **13/5** (13/2), **14/1** (14), **16/1** (16), **17/28** (17/5), **17/34** (17/26), **17/36** (17/27), **17/30** (17/7), **17/32** (17/10), **21/7** (21/4), **21/9** (21/6), **22/1** (22), **23/3** (23/1), **23/5** (23/2), **25/1** (25), **49**, **64/3**, **64/7** (64/6), **69/1** (69), **71/3** (71/1), **72/1** (72), **74/3** (74/1), **74/5** (74/2), **75/1** (75). – obręb Jabłówko, jedn. ewidencyjna 221304\_2 Bobowo;

**199**, **200/1** (200), **201/1** (201), **203/9** (203/3), **203/7** (203/4), **204/5** (204/1), **204/3** (204/2), **205/6** (205/1), **205/4** (205/2), **206/1** (206), **209**, **210/7** (210/1), **210/9** (210/3), **210/11** (210/6), **211/9** (211/6), **225/1** (225), **226/1** (226), **233**, **234/1** (234), **235/11** (235/2), **235/13** (235/6), **235/9** (235/7), **262/1** (262), **685/1** (685), **686/1** (686) – Obręb Bobowo, jedn. ewidencyjna 221304\_2 Bobowo. Realizacja przedmiotowej inwestycji nie powoduje ograniczenia dostępu do drogi publicznej, możliwości korzystania z wody, kanalizacji, energii elektrycznej i ciepłej oraz środków łączności przez osoby trzecie w obszarze oddziaływania obiektu budowlanego. Ponadto nie wpływa negatywnie na dostęp do światła dziennego do pomieszczeń przeznaczonych na pobyt ludzi. Rozwiązania techniczne oraz sposób zagospodarowania terenu nie powodują uciążliwości związanych z hałasem, wibracjami, zakłóceniami elektrycznymi i promieniowaniem, a także zanieczyszczeniem powietrza, wody i gleby.

Przepisy na podstawie, których określono obszar oddziaływania obiektu:

1. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity Dz. U. z 2016r. poz. 290)
2. Ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 Poz. 460),
3. 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. RP Nr 43 Poz 430 z dnia 14 maja 1999r. z późniejszymi zmianami),

Opis sporządził:  
mgr inż. Adam Stypik

---

## I.II – CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1.0	Plan orientacyjny	Strona 9
2.1	Plan zagospodarowania terenu	Strona 10
2.2	Plan zagospodarowania terenu	Strona 11
2.3	Plan zagospodarowania terenu	Strona 12
2.4	Plan zagospodarowania terenu	Strona 13