

NAZWA I ADRES JEDNOSTKI PROJEKTUJĄCEJ:

MANEVO Marek Łukowski

21-077 Spiczyn, Ziółków 88

 BIURO: ul. Raclawicka 38-44 lokal 220,
21-040 Świdnik

tel.: +48 888 88 66 20, fax.: +48 81 4707188

NIP: 713-277-16-08, REGON 432738458,

www.manevo.pl, e-mail: info@manevo.pl

UMOWA	NAZWA OBIEKTU	KATEGORIA OBIEKTU	NUMER EGZEMPLARZA
27/D-007/15 z dnia 25.02.2015	ul. Mładzka	Kat. IV, XXII, XXV, XXVI	1
ZADANIE INWESTYCYJNE: Przebudowa ul. Mładzkiej z odwodnieniem, oświetleniem, urządzeniem zieleni drogowej, usunięciem kolizji i zabezpieczeniem urządzeń elektroenergetycznych w Dzielnicy Praga – Południe m. st. Warszawy <u>Lokalizacja inwestycji:</u> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div> Województwo Powiat Gmina </div> <div> mazowieckie Warszawa- miasto na prawach powiatu Warszawa </div> </div> <u>Inwestycja położona na działkach o numerach ewidencyjnych:</u> - 20, 9/4, 9/6, 31, 9/1, 88 obręb ewidencyjny: 30508, jednostka ewidencyjna: 146507_8 - 27/2, 27/3, 22/1, 22/2, 51, 65, 71 obręb ewidencyjny: 30515, jednostka ewidencyjna: 146507_8			
STADIUM: <div style="text-align: center;">PROJEKT WYKONAWCZY</div>			
ZAMAWIAJĄCY: <div style="text-align: center;"> MIASTO STOŁECZNE WARSZAWA DZIELNICA PRAGA-POŁUDNIE ul. Grochowska 274, 03-841 Warszawa </div>			
BRANŻA: <div style="text-align: center;">DROGOWA</div>			
STANOWISKO / SPECJALNOŚĆ	Nazwisko i imię	Nr uprawnień	Podpis
Projektant / drogowa	Mgr inż. Paweł Giezek	LUB/0071/PWOK/05	
Asystent projektanta / drogowa	Mgr inż. Jacek Nizio	-	
Sprawdzający / drogowa	Mgr inż. Ewa Próchniak	LUB/0018/PBD/15	

25 LUTY 2016

Spis treści:

I. Opis techniczny	3
1. Podstawa opracowania	3
2. Przedmiot i zakres opracowania	3
3. Stan istniejący	3
4. Stan projektowany	4
4.1. Parametry techniczne projektowanej drogi	4
4.2. Warunki geotechniczne	4
4.3. Kilometraż drogi	4
4.4. Plan sytuacyjny	4
4.4.1. Jezdnia	4
4.4.2. Zjazdy	5
4.4.3. Skrzyżowania	5
4.4.4. Zatoki postojowe i parkingi	5
4.4.5. Chodniki	6
4.5. Rozwiązanie wysokościowe	6
4.6. Przekroje konstrukcyjne	6
4.6.1. Konstrukcje nawierzchni	6
5. Odwodnienie	8
6. Zieleń	8
7. Ubrojenie techniczne terenu	8
8. Zabytki	9
9. Oddziaływanie na środowisko	9
II. Załącznik nr 1- Wykaz zjazdów	11
III. Część rysunkowa	13
Rys.01. Plan orientacyjny 1:10000	14
Rys.02. Plan sytuacyjny 1:500	15
Rys.03. Przekroje normalne	16
Rys.03.1. Przekroje normalne 1:50	16
Rys.03.2. Przekroje normalne 1:50	17
Rys.04. Profile podłużne ulic	18
Rys.04.1. Profil podłużny ul. Młodzkiej 1:100/1000	18
Rys.04.2. Profile podłużne ulic bocznych 1:100/1000	19
Rys.05. Przekroje poprzeczne	20
Rys.05.1. Przekroje poprzeczne 1:100	20
Rys.05.2. Przekroje poprzeczne 1:100	21
Rys.06. Szczegóły konstrukcyjne 1:20	22
Rys.07. Szczegół zjazdu indywidualnego 1:50	23

I. Opis techniczny

1. Podstawa opracowania

- umowa z Inwestorem,
- 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. Nr 43, poz. 430),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 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. Nr 220 poz. 2181 z 2003 r.) wraz z załącznikiem Nr 1-4,
- inwentaryzacja stanu istniejącego drogi w terenie,
- mapa do celów projektowych w skali 1:500,
- ustawa z dnia 7 lipca 1994r.- Prawo budowlane z późniejszymi zmianami,
- Wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, pismo nr UD-WI-WAB-U.6727.139.2015.FBA.

2. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa ulicy Młódzkiej w Dzielnicy Praga- Południe m. st. Warszawy.

Zakres opracowania obejmuje:

- wycinka drzew kolidujących z inwestycją wraz z karczowaniem pni,
- przesadzenie jednego drzewa i posadzenie trzech nowych drzew,
- wzmocnienie lub wymiana istniejących konstrukcji układu drogowego ulicy Młódzkiej (jezdnia, chodniki, zatoki postojowe, parkingi),
- zapewnienie sprawnego odprowadzenia wód deszczowych z nawierzchni ulicy do istniejącej kanalizacji,
- przebudowa oświetlenia (branża elektryczna),
- aktualizacja stałej organizacji ruchu,
- przestawienie istniejących ogrodzeń kolidujących z ciągami pieszymi,
- regulacja istniejących włączów kanalizacji oraz zaworów i zasuw hydrantów,
- roboty wykończeniowe.

3. Stan istniejący

Projektowana ulica zlokalizowana jest w Warszawie, w dzielnicy Praga-Południe. Teren inwestycji znajduje się na obszarze zabudowy mieszkaniowej, zabudowy związanej z sektorem usługowym oraz terenów zielonych.

Na działkach objętych przebudową ulicy Młódzkiej zlokalizowane są drzewa i krzewy które będą kolidowały z planowaną inwestycją.

Na przedmiotowym odcinku w pasie drogowym występuje następujące uzbrojenie techniczne terenu (podziemne):

- sieć wodociągowa,
- sieć energetyczna,
- sieć telekomunikacyjna,
- gazociąg,
- rury ciepłownicze,
- kanalizacja.

4. Stan projektowany

4.1. Parametry techniczne projektowanej drogi

Klasa techniczna drogi	L
Kategoria ruchu	KR 2
Dopuszczalne obciążenie	100kN/oś
Prędkość projektowa	40km/h
Przekrój poprzeczny	uliczny, dwustronny 2%
Ilość jezdni	jedna
Szerokość jezdni	2x3,00m=6,00m
Szerokość opaski krawężnika	0,30m
Długość odcinka	607m

4.2. Warunki geotechniczne

Na podstawie wykonanych odwiertów określono grupę nośności podłoża gruntowego.

Wierzchnią warstwę podłoża stanowi nasyp złożony z piasku średniego, cegły i gruzu. Miąższość warstwy wynosi od 1 do 2,5m. Poniżej znajduje się grunt rodzimy w postaci piasku średniego.

Na głębokości około 3,8m napotkano na zwierciadło wody gruntowej, co pozwala przyjąć warunki wodne jako dobre.

Grupę nośności podłoża dla przyjętych warunków gruntowo- wodnych określono jako G1.

4.3. Kilometraż drogi

Początek kilometraża ul. Mładzkiej określony został przy równoległej do ulicy Grochowskiej krawędzi istniejącego chodnika. Opracowywany odcinek biegnie do skrzyżowania z ulicą Bełżecką, gdzie przedłużeniem ul. Mładzkiej staje się ulica Łukiska. Długość opracowywanego odcinka wynosi 607m.

4.4. Plan sytuacyjny

Droga w planie składa się z odcinków prostych i załamań poziomych wyokrąglonych łukami poziomymi:

- W1 km 0+266,05
 - łuk kołowy o promieniu R=3500m,
- W2 km 0+588,50,
- W3 km 0+596,51.

4.4.1. Jezdnia

Na całej długości zaprojektowano przekrój uliczny złożony z dwóch pasów ruchu (każdy szerokości 3m), chodnika ze strony prawej i chodnika oraz zatok postojowych po stronie lewej. Jezdnia drogi ograniczona jest krawężnikiem betonowym 15x30x100cm, z miejscowymi zaniżeniami w okolicy skrzyżowań w celu zapewnienia bezpiecznego przejścia

przez ulicę. Na długości zatok i zjazdów publicznych oraz indywidualnych zastosowano krawężnik najazdowy 15x22x100cm lub krawężnik betonowy 15x30x100cm na płask. Zaprojektowany chodnik posiadać będzie nawierzchnię z płyt betonowych chodnikowych o wymiarach 50x50x7cm. Chodnik zlokalizowany po stronie prawej będzie szerokości 1,5m. Po stronie lewej natomiast chodnik będzie miał szerokość 2,0m, zwężając się jedynie w okolicach zatok postojowych. Przy zatoce postojowej pierwszej jego szerokość wynosić będzie 1,94m, przy zatoce drugiej 1,84m, zaś przy zatokach trzeciej i czwartej zwęża się do szerokości 1,4m.

4.4.2. Zjazdy

Do działek sąsiadujących z przebudowywaną ulicą zapewniono dojazd za pomocą zjazdów indywidualnych i publicznych. Istniejące zjazdy zostaną przebudowane w celu wymiany nawierzchni oraz wysokościowego i geometrycznego dowiązania się do projektowanego przebiegu krawężnika.

Zjazdy indywidualne projektuje się jako zjazdy o nawierzchni z kostki brukowej betonowej o szerokości wahającej się od 3,2m do 5,5m. Połączenie zjazdu z krawędzią jezdni wykonano za pomocą skosów 1:1 lub łuków kołowych o promieniu $R=4m$ i $R=5m$. Na długości zjazdów zamiast krawężnika drogowego (o wysokości +12cm w stosunku do krawędzi jezdni) zastosowano krawężnik najazdowy (+2cm) lub krawężnik drogowy na płask.

Zjazdy publiczne mają szerokość od 4,6m do 11,19m. Szerokość zjazdów wynika z ich istniejących szerokości, które zostały zachowane w celu dowiązania się do stanu obecnego. Projektuje się nawierzchnie z kostki brukowej betonowej i mieszanki mineralno-asfaltowej. Połączenie zjazdów z krawędzią jezdni wykonano za pomocą łuków kołowych.

4.4.3. Skrzyżowania

Na odcinku drogi znajduje się pięć skrzyżowań. Połączenia poszczególnych ulic wykonano za pomocą łuków kołowych o promieniach $R=6m$ oraz $R=7m$.

Wyżej wymienione skrzyżowania zlokalizowane są w następujących miejscach:

- km 0+107,0 ul. Mładzka - ul. Pustelnicka,
- km 0+188,5 ul. Mładzka - ul. Gdecka,
- km 0+284,8 ul. Mładzka ul. Sulejowska,
- km 0+444,3 ul. Mładzka – ul. Łukowska
- km 0+591,1 ul. Mładzka – ul. Bełżecka- ul. Łukiska.

4.4.4. Zatoki postojowe i parkingi

Przebudowie ulegną także zatoki postojowe i parkingi zlokalizowane w sąsiedztwie ulicy. Ze względu na duże zapotrzebowanie projektuje się dodatkowe parkingi, które umożliwią postój większej liczbie pojazdów.

Zatoka pierwsza i druga zlokalizowane są pomiędzy skrzyżowaniami przebudowywanej ulicy z ulicami Gdecką oraz Sulejowską. Zatoka trzecia i czwarta znajdują się pomiędzy skrzyżowaniami ulicy Mładzkiej z ulicami Sulejowską i Łukowską.

Nawierzchnię miejsc postojowych stanowić będzie kostka brukowa betonowa typu Behaton (bez fazy) koloru czerwonego. Stanowiska postojowe o wymiarach 6,00m x 2,40m (parkowanie równoległe) oraz 4,5-5,0x2,4-2,5 (parkowanie prostopadłe), oddzielone za pomocą linii segregacyjnych z kostki brukowej betonowej typu Behaton koloru czarnego. Całość parkingów obramowana jest za pomocą krawężników betonowych typu lekkiego

15x30x100cm. Na krawędzi jezdni i miejsc postojowych krawężnik betonowy najazdowy 15x22x100cm.

4.4.5. Chodniki

Na długości ulicy Młódzkiej konieczna jest wymiana nawierzchni istniejących chodników. Jako nową nawierzchnię zaprojektowano płytki betonowe chodnikowe o wymiarach 0,5x0,5x0,07m.

4.5. Rozwiązanie wysokościowe

Niweletę zaprojektowano w sposób „opisowy” po istniejącej terenie. Początek i koniec niwelety dowiązano do krawędzi chodnika ulicy Grochowskiej i nawierzchni jezdni ul. Łukiskiej. Niweletę poprowadzono w taki sposób aby jak najlepiej dopasować się wysokościowo do istniejących ulic, które krzyżują się z przebudowywaną ulicą Młódzką.

Niweleta składa się z odcinków o spadku jednostajnym oraz wyokrągłych załamów, za pomocą łuków wypukłych i wklęsłych.

4.6. Przekroje konstrukcyjne

Na znacznej długości istniejąca konstrukcja jezdni zostanie wymieniona na nową. Na odcinkach znajdujących się w najlepszym stanie technicznym zostanie wykonana nakładka wzmacniająca z mieszanek mineralno- asfaltowych.

Kostka betonowa pochodząca z rozbiórki (chodników, zjazdów, itp.) zostanie złożona przez Wykonawcę w miejsce wskazane przez Zamawiającego i jest jego własnością (chyba, że Zamawiający postanowi inaczej).

4.6.1. Konstrukcje nawierzchni

Nową konstrukcję nawierzchni na przedmiotowym odcinku dobrano na podstawie grupy nośności podłoża G1, kategorii ruchu KR2 oraz głębokości przemarzania gruntu ($h_z=1m$).

Konstrukcja jezdni

- 4 cm warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S,
- 8 cm warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W,
- 20 cm warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0/31,5,
- 15 cm warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0/31,5.

Konstrukcja jezdni do zawracania

- 4 cm warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S,
- 8 cm warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W,
- 20 cm warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0/31,5.

Konstrukcja poszerzenia

- 4 cm warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S,
- 8 cm warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W,
- 20 cm warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0/31,5,
- 15 cm warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0/31,5.

Konstrukcja wzmocnienia

- 4 cm warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S,
- min 6 cm warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC16W,
- miejscowe frezowanie istniejącej nawierzchni.

Konstrukcja parkingu

- 8 cm warstwa ścieralna z kostki brukowej betonowej typu Behaton bez fazy, koloru czerwonego,
- 3 cm warstwa podsypki cementowo- piaskowej 1:4
- 20 cm warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0/31,5,
- 15 cm warstwa odsączająca z piasku średniego.

Konstrukcja zatok postojowych i zjazdów

- 8 cm warstwa ścieralna z kostki brukowej betonowej typu Behaton koloru czerwonego,
- 3 cm warstwa podsypki cementowo- piaskowej 1:4,
- 20 cm warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0/31,5.

Konstrukcja chodnika

- 7 cm warstwa ścieralna z płytek chodnikowych 50x50x7cm,
- 3 cm warstwa podsypki cementowo- piaskowej 1:4,
- 15 cm warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0/31,5.

Konstrukcja opaski za krawężnikiem

- 8 cm warstwa ścieralna z kostki brukowej betonowej typu Holland koloru szarego,
- 3 cm warstwa podsypki cementowo- piaskowej 1:4,

- 15 cm warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0/31,5.

5. Odwodnienie

Wody opadowe z powierzchni ulicy, parkingów i chodnika odprowadzane będą za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych do krawędzi jezdni (do krawężnika), a następnie poprzez wpusty uliczne do kanalizacji.

Woda ze studni ściekowych zostanie odprowadzona poprzez przykanaliki do studni rewizyjnych, a w ostateczności do istniejącej kanalizacji ogólnospławnej.

6. Zieleń

Przed rozpoczęciem robót drogowych konieczna będzie wycinka trzech drzew i kolidujących z przedsięwzięciem oraz przesadzenie jednego. Jest nim miłarząb dwukłapowy, który wypada w projektowanym zjeździe w km 0+143,2. Nowym miejscem lokalizacji jest km 0+390 w trawniku przed projektowanym parkingiem.

Na opracowywanym odcinku należy odtworzyć trawniki w obrębie objętym przebudową oraz wyprofilować tereny zielone przyległe do realizowanej inwestycji.

Roboty ogrodnicze związane ze spulchnieniem gleby i rozrzuconiem torfu powinny być wykonane na dwa – trzy tygodnie przed siewem traw, aby gleba osiadała, a jej wilgotność, struktura i warunki pokarmowe stopniowo się ustabilizowały.

Wierzchnią warstwę gleby należy przeorać glebogryzarką lub przekopać na głębokość 20 – 25 cm z rozbięciem brył. Zebrać wszelkie zanieczyszczenia – kamienie, korzenie, gałęzie drzew i krzewów, pozostałości materiałów budowlanych i inne, a następnie złożyć je w przyzmy. Zagrabić ręcznie przekopaną glebę i powtórnie oczyścić z zanieczyszczeń. Uprawiony grunt wyrównać (wyprofilować).

Rozwieźć taczkami lub lekkimi ciągnikami ogrodniczymi torf na wyznaczone miejsca. Jeżeli nie jest dostatecznie wilgotny, należy zwilżyć zraszaczem. Wilgotny torf rozrzuć warstwą grubości 2 cm, a następnie zagrabić wyrównując powierzchnię gruntu.

Nasion traw należy wysiewać w okresie od początku kwietnia do połowy października, a temperatura w gruncie powinna wynosić minimum 10°C. Najlepiej wysiewać nasiona w dni bezwietrzne i pochmurne, w ilości 2 kg na 100 m². Przykrycie nasion poprzez przemieszanie z ziemią grabiami lub wałem kolczatką. Po wysiewie nasion ziemia powinna być wałowana lekkim wałem w celu ostatecznego wyrównania i stworzenia dobrych warunków dla podsiąkania wody. Jeżeli przykrycie nasion nastąpiło przez wałowanie kolczatką, można już nie stosować wału gładkiego.

7. Uzbrojenie techniczne terenu

Przebudowa ulicy Młódzkiej nie koliduje z istniejącą infrastrukturą uzbrojenia technicznego terenu.

Niweleta drogi została zaprojektowana po istniejącym terenie co nie spowoduje znacznego zagłębiania się w teren istniejący i nie będzie wymagało ingerencji w istniejące uzbrojenie podziemne. Rozbiórka istniejącej konstrukcji nie spowoduje naruszenia istniejących sieci.

Napowietrzna sieć energetyczna krzyżująca się z realizowaną inwestycją również nie zostanie naruszona. Wysokość skrajni drogi klasy Z powinna być nie mniejsza niż 4,5m co w

przypadku rozpatrywanej drogi jest spełnione. Żaden z przewodów linii energetycznych nie wchodzi w skrajnię drogi, wszystkie z nich biegną powyżej wymaganej wysokości.

Istniejąca sieć teletechniczna została dodatkowo zabezpieczona rurami osłonowymi typu HDPE Ø120/6,3mm.

Po zmianie przebiegu niwelety korekcie wysokościowej będą podlegały włązy kanalizacji oraz zawory i zasuwy hydrantów. Odwodnienie ul. Młódzkiej zostało zaprojektowane zgodnie z Wytycznymi do opracowywania dokumentacji technicznych oraz budowy przewodów i przyłączy wodociągowych i kanalizacyjnych oraz przepompowni kanalizacyjnych.

W ramach przebudowy ul. Młódzkiej przewidziano wymianę istniejących latarni, które są w złym stanie technicznym, szczegóły zostały zawarte w odrębnym opracowaniu.

Roboty ziemne w sąsiedztwie istniejącej infrastruktury technicznej podziemnej należy wykonać zgodnie z zastrzeżeniami podanymi w poszczególnych warunkach technicznych zachowując odpowiednią ostrożność. **W miejscach występowania sieci zaleca się aby roboty zostały wykonane ręcznie w celu określenia głębokości przebiegu danej sieci.**

8. Zabytki

Realizowana inwestycja znajduje się poza granicami obszaru wpisanego do rejestru zabytków oraz gminnej ewidencji zabytków. Na terenie objętym inwestycją nie znajdują się żadne budynki wpisane do wyżej wymienionych rejestrów.

9. Oddziaływanie na środowisko

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie *przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. Nr 2137, poz. 1397, ze zm.) w przypadku, gdy dokonywane są zmiany w istniejących przedsięwzięciach mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko konieczne jest określenie czy planowane jest przeprowadzenie przebudowy, rozbudowy lub montażu wiążące się ze spełnieniem przesłanek wskazanych w § 3 ust. 2 ww. rozporządzenia. Za przebudowę taką uznać należy wykonywanie robót budowlanych, w wyniku których nastąpi zmiana parametrów użytkowych lub technicznych istniejącego obiektu budowlanego, z wyjątkiem charakterystycznych parametrów, jak: powierzchnia zabudowy, wysokość, długość, szerokość bądź liczba kondygnacji. W przypadku dróg są dopuszczalne zmiany charakterystycznych parametrów w zakresie niewymagającym zmiany granic pasa drogowego, o których mowa w art. 3 pkt 7a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - *Prawo budowlane* (Dz. U. Z 2013 r., poz. 1409, ze zm.). Należy podkreślić, że przebudowa, o której mowa w art. 3 pkt 8 ustawy Prawo Budowlane, nie wpisuje się swoim zakresem w żadną z przedstawionych powyżej kategorii robót budowlanych, a tym samym nie jest objęty przepisami rozporządzenia. Biorąc pod uwagę powyższą definicję przebudowa drogi nie powodująca zmian granic pasa drogowego nie stanowi przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko, zatem przed jej wykonaniem nie zachodzi konieczność uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zgodnie z powyższym w dniu 28.05.2015r. z Zarządu Dzielnicy Praga-Południe Miasta Stołecznego Warszawy uzyskano postanowienie nr 3/Ś/2015 iż niniejsza inwestycja nie zalicza się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Inwestycja w trakcie realizacji robót jak i w okresie eksploatacji oddziaływać będzie na działki pasa drogowego stanowiące własność Inwestora.

Wszelkie prace związane z przebudową i budową dróg zostaną wykonane z zastosowaniem technologii możliwie jak najmniej uciążliwej dla okolicznych mieszkańców, użytkowników dróg i otaczającego środowiska.

Materiały bezużyteczne powinny być usunięte przez Wykonawcę z terenu budowy przy zachowaniu przepisów ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach.

Materiały pochodzące z rozbiórki powinny być przewożone w taki sposób, aby nie zanieczyszczać dróg, nie stwarzać niebezpieczeństwa dla ruchu.

II. Załącznik nr 1- Wykaz zjazdów

WYKAZ ZJAZDÓW							
Lp.	Kilometraż	Strona	Kategoria zjazdu	Szerokość zjazdu [m]	Długość zjazdu [m]	Powierzchnia zjazdu [m ²]	Rodzaj nawierzchni
1.	0+022,2	P	publiczny	8,06	3,47	32,73	kostka brukowa betonowa
2.	0+034,9	P	publiczny	5,21	3,46	21,61	kostka brukowa betonowa
3.	0+037,6	L	indywidualny	5,00	4,00	23,58	kostka brukowa betonowa
4.	0+058,1	L	indywidualny	5,50	2,80	21,45	kostka brukowa betonowa
5.	0+067,7	P	publiczny	11,19	3,79	47,63	kostka brukowa betonowa
6.	0+071,6	L	indywidualny	4,00	2,15	9,00	kostka brukowa betonowa
7.	0+138,8	L	indywidualny	4,00	4,15	17,00	kostka brukowa betonowa
8.	0+143,2	P	publiczny	5,00	4,66	30,27	kostka brukowa betonowa
9.	0+150,5	L	indywidualny	4,00	2,25	9,40	kostka brukowa betonowa
10.	0+159,3	P	publiczny	5,60	7,27	51,41	kostka brukowa betonowa
11.	0+175,5	P	indywidualny	4,40	6,21	27,92	kostka brukowa betonowa
12.	0+234,8	L	indywidualny	4,00	4,45	18,22	kostka brukowa betonowa
13.	0+243,9	L	indywidualny	4,00	4,45	18,20	kostka brukowa betonowa
14.	0+303,3	P	indywidualny	4,00	4,53	18,52	kostka brukowa betonowa
15.	0+320,1	P	indywidualny	3,40	4,29	15,08	kostka brukowa betonowa
16.	0+330,5	P	indywidualny	3,20	4,38	14,53	kostka brukowa betonowa
17.	0+340,9	L	publiczny	4,60	4,10	20,02	mieszanka mineralno- asf.
18.	0+342,4	P	indywidualny	4,00	4,38	17,92	kostka brukowa betonowa
19.	0+376,7	P	indywidualny	4,00	4,18	18,46	kostka brukowa betonowa
20.	0+381,9	P	publiczny	3,70	4,02	18,46	kostka brukowa betonowa

21.	0+396,0	L	indywidualny	3,40	4,33	15,23	kostka brukowa betonowa
22.	0+401,0	P	publiczny	5,00	4,60	29,89	kostka brukowa betonowa
23.	0+413,6	L	publiczny	5,30	4,47	30,44	mieszanka mineralno- asf.
24.	0+460,9	L	publiczny	3,50	4,15	15,00	kostka brukowa betonowa
25.	0+477,4	L	indywidualny	3,40	2,18	7,91	kostka brukowa betonowa
26.	0+485,7	P	indywidualny	3,40	4,25	14,95	kostka brukowa betonowa
27.	0+498,8	P	indywidualny	3,40	4,43	15,54	kostka brukowa betonowa
28.	0+523,8	L	indywidualny	3,40	2,23	8,07	kostka brukowa betonowa
29.	0+524,5	P	indywidualny	3,40	3,91	13,57	kostka brukowa betonowa
30.	0+527,9	P	indywidualny	3,40	4,09	13,57	kostka brukowa betonowa
31.	0+555,3	P	indywidualny	4,00	6,59	25,75	kostka brukowa betonowa
32.	0+562,2	P	publiczny	5,25	7,36	46,49	mieszanka mineralno- asf.
33.	0+571,2	L	publiczny	4,80	4,01	21,24	mieszanka mineralno- asf.
Suma powierzchni zjazdów z kostki						590,86	
Suma powierzchni z mieszanki mineralno-asfaltowej						118,19	
Suma powierzchni zjazdów						709,05	

III. Część rysunkowa

Rys.01. Plan orientacyjny

1:10000

Rys.02. Plan sytuacyjny

1:500

Rys.03. Przekroje normalne

Rys.03.1. Przekroje normalne 1:50

Rys.03.2. Przekroje normalne

1:50

Rys.04. Profile podłużne ulic

Rys.04.1. Profil podłużny ul. Młódzkiej

1:100/1000

Rys.04.2. Profile podłużne ulic bocznych

1:100/1000

Rys.05. Przekroje poprzeczne

Rys.05.1. Przekroje poprzeczne 1:100

Rys.05.2. Przekroje poprzeczne 1:100

Rys.06. Szczegóły konstrukcyjne 1:20

Rys.07. Szczegół zjazdu indywidualnego 1:50