

STADIUM	MATERIAŁY DO ZGŁOSZENIA ROBÓT BUDOWLANYCH
NAZWA INWESTYCJI	PRZEBUDOWA AL. RZECZYPOSPOLITEJ OD UL. KACZAWSKIEJ DO UL. LEGIONÓW
KATEGORIA OBIEKTU	IV, XXV
INWESTOR	 ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH W LEGNICY ul. Wojska Polskiego 10, 59-220 Legnica
JEDNOSTKA PROJEKTOWA	 BPK sp. z o.o. ul. Nepalska 2 52-121 Wrocław
ADRES INWESTYCJI	województwo dolnośląskie, powiat Miasto Legnica, dz. nr 376, 352, 301, 302, 310/1, 64, 65, obręb 0018 Bielany 220, 256/5, 379, 465, obręb 0017 Winiary

IMIĘ I NAZWISKO	NR EWIDENCYJNY IZBY NR UPRAWNIENI SPECJALNOŚĆ	PODPIS
GLÓWNY PROJEKTANT MGR INŻ. PIOTR KAMIŃSKI	DOŚ/BD/4117/01 181/88/UW DROGOWA	

KWIECIEŃ 2023

Zawartość

1. Przedmiot inwestycji	3
1.1. Nazwa inwestycji	3
1.2. Adres inwestycji	3
1.3. Inwestor	3
1.4. Jednostka projektowa	3
1.5. Podstawa opracowania	3
1.6. Przedmiot opracowania	3
1.7. Cel opracowania	3
1.8. Zakres opracowania	3
1.9. Zakres przedmiotowy - Etapowanie inwestycji	4
1.10. Normy i przepisy	4
1.11. Lokalizacja inwestycji	4
1.12. Projekt na tle planowania i zagospodarowania przestrzennego	4
1.12.1. Zgodność projektu z planami	4
1.12.2. Ochrona konserwatorska	4
1.13. Wpływ eksploatacji górniczej	4
1.14. Zagrożenia dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników	4
1.14.1. Obszar oddziaływania obiektu	4
1.14.2. Zagrożenia dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników	4
1.14.3. Wpływ inwestycji na otoczenie	4
1.15. Inne konieczne dane wynikające ze specyfiki, charakteru i stopnia skomplikowania obiektu budowlanego lub robót budowlanych	4
1.16. Stan zagospodarowania działki	4
1.17. Kategoria geotechniczna obiektu	5
2. Opis stanu istniejącego	5
3. Stan projektowany - branża drogowa	5
3.1. Zakres podstawowych prac projektowych dla branży drogowej	5
3.2. Parametry techniczne	5
3.3. Projektowane konstrukcje nawierzchni	6
3.4. Orientacyjne zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania terenu	7
3.5. Profil podłużny	8
3.6. Pochylenie poprzeczne	8
3.7. Odwodnienie	8
3.8. Rozbiórki	8
3.9. Sieci inne	8
3.10. Zabezpieczenie sieci Orange rurami osłonowymi	8
3.11. Elementy bezpieczeństwa ruchu	9
3.12. Zieleni	10
4. Opis dostępności dla osób niepełnosprawnych	10
5. Roboty ziemne	10
6. Roboty wykończeniowe	10
7. Zabezpieczenie punktów osnowy geodezyjnej	10
8. Kanał technologiczny	11
9. Uwagi dodatkowe	11

1. Przedmiot inwestycji**1.1. Nazwa inwestycji**

„Przebudowa al. Rzeczypospolitej od ul. Kaczawskiej do ul. Legionów ”

1.2. Adres inwestycji

powiat m. Legnica, województwo dolnośląskie

<i>Nr działki</i>	<i>Obręb</i>	<i>Miasto</i>
220, 256/5, 379, 465	0017 Winiary	Legnica
376, 352, 301, 302, 310/1, 64, 65	0018 Bielany	Legnica

1.3. Inwestor

Gmina Legnica, Plac Słowiański 8, 59-220 Legnica w imieniu której działa Zarząd Dróg Miejskich w Legnicy, ul. Wojska Polskiego 10, 59-220 Legnica

1.4. Jednostka projektowa

Wykonawcą dokumentacji projektowej jest firma BPK sp. z o.o., 52-121 Wrocław, ul. Nepalska 2

1.5. Podstawa opracowania

Podstawę opracowania stanowią:

- zlecenie oraz ustalenia z Inwestorem;
- Uchwała RM XXXIII/293/08 z 29 grudnia 2008 roku. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu osiedla Bielany II obejmujący teren pomiędzy Al. Rzeczypospolitej, Bielańską a Wałami Bielańskimi;
- mapa do celów projektowych;
- wypisy z rejestru gruntów;
- obowiązujące przepisy i polskie normy;
- wizja w terenie,
- inwentaryzacja istniejącego zagospodarowania w tym dendrologiczna;
- pomiary geodezyjne;
- badania geotechniczne;

1.6. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest przebudowa al. Rzeczypospolitej w zakresie wzmocnienia nawierzchni jezdni, budowy azyli dla pieszych oraz przebudowy zatok autobusowych, budowy ścieżek rowerowych, przebudowy istniejących chodników.

1.7. Cel opracowania

Realizacja projektu ma zapewnić odpowiednią trwałość konstrukcji, większe bezpieczeństwo i komfort użytkownikom ruchu.

1.8. Zakres opracowania

Zakres przebudowy drogi obejmuje:

- Przebudowę / wymianę istniejącej nawierzchni jezdni;
- Budowę azyli dla pieszych;
- Przebudowę istniejących skrzyżowań, zjazdów publicznych i zjazdów indywidualnych;
- Przebudowę zatok autobusowych;
- Budowę/przebudowę chodników;
- Budowę ścieżek rowerowych;
- Regulację istniejących oporników granitowych;
- Korektę przebiegu oporników granitowych;
- Wbudowanie nowych oporników granitowych i krawężników;
- Wymianę i regulację istniejących studni deszczowych oraz wpustów ściekowych;

1.9. Zakres przedmiotowy - Etapowanie inwestycji

Inwestycja będzie wykonana w dwóch etapach.

Etap I – od km 0+000 do około km 0+420

Etap II – od około km +0+420 do km 0+781

W każdym etapie powstanie obiekt, który może funkcjonować samodzielnie zgodnie z przeznaczeniem.

1.10. Normy i przepisy

Dokumentację wykonano zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie normami i przepisami, a w szczególności:

- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,

1.11. Lokalizacja inwestycji

Inwestycja zlokalizowana jest w województwie dolnośląskim, miasto Legnica, al. Rzeczypospolitej na odcinku od ul. Kaczawskiej do ul. Legionów.

1.12. Projekt na tle planowania i zagospodarowania przestrzennego

1.12.1. Zgodność projektu z planami

Projektowana inwestycja jest zgodna z zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

1.12.2. Ochrona konserwatorska

Teren inwestycji nie podlega ochronie konserwatorskiej.

1.13. Wpływ eksploatacji górniczej

Inwestycja nie znajduje się w obszarze terenu górniczego oraz nie występuje wpływ eksploatacji górniczej.

1.14. Zagrożenia dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników

1.14.1. Obszar oddziaływania obiektu

Obszar oddziaływania obiektu – czyli teren wyznaczony w otoczeniu obiektu na podstawie przepisów odrębnych, wprowadzający związane z tym obiektem ograniczenia w zagospodarowaniu terenu, w tym zabudowy tego terenu.

Dla przedmiotowej inwestycji stwierdza się, że projektowane przedsięwzięcie ma obszar oddziaływania w granicach działek drogowych.

Obszar oddziaływania został ustalony na podstawie ustawy Prawo Budowlane i Ustawy o drogach publicznych.

1.14.2. Zagrożenia dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, projektowane przedsięwzięcie nie zalicza się do inwestycji mogących znacząco oddziaływać na środowisko, nie wymaga sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko oraz uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji.

1.14.3. Wpływ inwestycji na otoczenie

Inwestycja nie spowoduje ingerencji w siedliska przyrodnicze. Oddziaływanie jakie mogłoby generować prowadzenie prac budowlanych należy ograniczyć do minimum przez właściwą organizację robót budowlanych. Przebudowa drogi nie spowoduje przekroczenia dopuszczalnych standardów jakości środowiska.

1.15. Inne konieczne dane wynikające ze specyfiki, charakteru i stopnia skomplikowania obiektu budowlanego lub robót budowlanych

Nie dotyczy.

1.16. Stan zagospodarowania działki

- Działki, na których realizowana będzie inwestycja uzbrojone są we wszystkie sieci infrastruktury podziemnej;

- Działka w obrębie inwestycji jest zadrzewiona i zakrzewiona;
- Działki przedmiotu zamówienia obejmują pas drogowy i zagospodarowane na nich urządzenia do ruchu pieszych, rowerzystów i pojazdów;

1.17. Kategoria geotechniczna obiektu

Na podstawie Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 27 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych, ustalono I kategorię geotechniczną inwestycji, przy panujących w podłożu prostych warunkach gruntowych.

2. Opis stanu istniejącego

Aleja Rzeczypospolitej jest publiczną drogą powiatową o numerze 2170D. Posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej i zmiennej szerokości 7,0 – 8,0 m. Główne skrzyżowania są skanalizowane, pozostałe to skrzyżowania zwykłe.

Ulica posiada obustronne chodniki i częściowo jednokierunkowe ścieżki rowerowe oraz ścieżki rowerowe prowadzone na opaskach przy krawędzi jezdni.

Odwodnienie odbywa się powierzchniowo na przyległe tereny zielone oraz do istniejącej kanalizacji deszczowej.

Ulica na całej długości jest oświetlona. W sąsiedztwie ulicy znajduje się zabudowa mieszkaniowa oraz użyteczności publicznej.

W pasie drogowym znajdują się:

- Sieć telekomunikacyjna
- Sieć elektroenergetyczna
- Sieć gazowa
- Sieć kanalizacji deszczowej
- Sieć kanalizacji sanitarnej
- Sieć kanalizacji ogólnospławnej
- Sieć wodociągowa

3. Stan projektowany - branża drogowa

3.1. Zakres podstawowych prac projektowych dla branży drogowej

Zakres prac projektowych obejmuje:

- Frezowanie istniejących warstw bitumicznych;
- Wykonanie wzmocnienia konstrukcji pakietem bitumicznym;
- Wykonanie poszerzenia jezdni w rejonach projektowanych azyli dla pieszych;
- Przebudowę skrzyżowań;
- Przebudowę istniejących zjazdów publicznych i zjazdów indywidualnych;
- Przebudowę zatok autobusowych;
- Budowę oraz przebudowę chodników;
- Budowę ścieżek rowerowych;
- Regulację wysokościową oporników granitowych;
- Przełożenie oporników granitowych;
- Wbudowanie nowych oporników granitowych i krawężników betonowych;
- Wykonanie azyli na przejściach dla pieszych

3.2. Parametry techniczne

Jezdnie

- szerokość pasa ruchu – 3,50 m

Chodnik

- szerokość - min. 2,00 m

Ścieżka rowerowa

- jednokierunkowa – min. 1,50 m
- dwukierunkowa – min. 2,00 m

Przebudowywane zatoki autobusowe

- długość krawędzi zatrzymania - 20,0 m;
- szerokość zatoki przy jezdni - 3,0 m;
- wykraglenie załomów krawędzi jezdni łukami o promieniu - 30,0 m;
- szerokość peronu – 2,00 m;
- pochylenie poprzeczne jezdni w zatoce 2,0%, skierowane do ścieku wykonanego z kostki kamiennej;

3.3. Projektowane konstrukcje nawierzchni

Technologia wykonania wzmocnienia (KR3 i 1,5 mln osi obliczeniowych 100 kN w okresie 20-letniej eksploatacji):

- | | |
|--|-------------|
| • frezowania istniejących warstw asfaltowych | min. 10 cm |
| • wykonania niezbędnych remontów cząstkowych | |
| • ułożenia warstwy wyrównawczo-wzmacniającej z AC 16P 35/50, KR3-KR4, wg WT-2:2014 | min. 3-4 cm |
| • ułożenia siatki stalowej | |
| • ułożenia membrany bitumicznej | 1 cm |
| • ułożenia warstwy wiążącej z AC 16 W PMB 25/55-60, KR3-KR4, wg WT-2:2014 | 4 cm |
| • ułożenia warstwy ścieralnej z AC 11S PMB 45/80-65, KR3-KR4, wg WT-2:2014 | 4 cm |

Przewiduje się wykonanie następujących konstrukcji nawierzchni:

Konstrukcja nr 1 – połączenie istniejącej konstrukcji z projektowaną - schodkowanie warstw

- | | |
|---|------|
| • Warstwa ścieralna z AC11S PMB 45/80-65, KR3-KR4, wg WT-2:2014 | 4 cm |
| • Warstwa wiążąca z AC 16 W PMB 25/55-60, KR3-KR4, wg WT-2:2014 | 4 cm |
| • Siatka przeciwspekaniowa z zakładem min. 3 m | |
| • Istniejąca konstrukcja jezdni | |

Konstrukcja nr 2 – wzmocnienie konstrukcji

- | | |
|--|------------|
| • Warstwa ścieralna z AC 11S PMB 45/80-65, KR3-KR4, wg WT-2:2014 | 4 cm |
| • Warstwa wiążąca z AC 16 W PMB 25/55-60, KR3-KR4, wg WT-2:2014 | 4 cm |
| • Siatka stalowa wzmacniająca zatopiona w membranie bitumicznej | 1 cm |
| • Warstwa wyrównawczo-wzmacniająca z AC 16P 35/50, KR3-KR4, wg WT-2:2014 | min.3-4 cm |

Konstrukcja nr 3 – poszerzenie (pełna konstrukcja KR3)

- | | |
|--|-------|
| • Warstwa ścieralna z AC 11S PMB 45/80-65, KR3-KR4, wg WT-2:2014 | 4 cm |
| • Warstwa wiążąca z AC 16 W PMB 25/55-60, KR3-KR4, wg WT-2:2014 | 4 cm |
| • Siatka stalowa wzmacniająca zatopiona w membranie bitumicznej | 1 cm |
| • Podbudowa zasadnicza AC 16P | 4 cm |
| • Podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem 0/31,5 C _{90/3} | 20cm |
| • Warstwa mrozoochronna z gruntu stabilizowanego cementem C _{1,5/2} ≤4MPa | 22cm |
| • Warstwa ulepszanego podłoża z gruntu z gruntu stab. cementem C _{0,4/0,5} ≤2 MPa | 20 cm |
| • Geowłóknina separacyjna | |

Konstrukcja KR2 - drogi publiczne (skrzyżowania), zjazdy publiczne

• Warstwa ścieralna z AC11S	4 cm
• Warstwa wiążąca z AC16W	8 cm
• Podbudowa zasadnicza w-wa mieszanki niezwiązanej z kruszywem C _{90/3}	20 cm
• Warstwa mrozoochronna z mieszanki związanej cementem C _{1,5/2} ≤ 4MPa	22 cm
• Geowłóknina separacyjna	

Konstrukcja KR1 - zjazdy indywidualne

• Warstwa ścieralna z kostki betonowej typu behaton	8 cm
• Warstwa podsypki cementowo-piaskowej 1:4	3 cm
• Podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C _{90/3}	20 cm
• Warstwa mrozoochronna z gruntu stabilizowanego cementem C _{0,4/0,5} ≤ 2MPa	15 cm

Zatoka autobusowa – KR4

• W-wa nawierzchniowa z betonu cementowego C _{30/37}	23 cm
• Podbudowa zasadnicza z mieszanki mineralno-asfaltowej AC16P	8 cm
• Podbudowa pomocnicza z gruntu stabilizowanego cementem C _{3/4} ≤ 6MPa	18 cm
• Warstwa ulepszonego podłoża z gruntu niewysadzinowego o CBR > 20% i k ₁₀ > 8 m/dobę	25 cm
• Geowłóknina separacyjna	

Chodnik z kostki betonowej

• Warstwa ścieralna z kostki betonowej typu tablo 20x20	8 cm
• Warstwa podsypki cementowo-piaskowej 1:4	3 cm
• Podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C _{90/3}	15 cm
• Warstwa mrozoochronna z gruntu stabilizowanego cementem C _{0,4/0,5} ≤ 2MPa	22 cm
• Geowłóknina separacyjna	

Ścieżka rowerowa

• Warstwa ścieralna z mieszanki mineralno asfaltowej AC8S	7 cm
• Warstwa mieszanki niezwiązanej z kruszywem C _{90/3}	15 cm
• Warstwa mrozoochronna z gruntu stabilizowanego cementem C _{0,4/0,5} ≤ 2MPa	22 cm
• Geowłóknina separacyjna	

Tereny zielone

• Warstwa humusu	10 cm
------------------	-------

3.4. Orientacyjne zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania terenu**ETAP I**

• Nawierzchnia bitumiczna drogi powiatowej (nakładka + poszerzenie)	3308,37 m ²
• Nawierzchnia bitumiczna (skrzyżowania, zjazdy)	263,75 m ²
• Nawierzchnia chodnika na zjeździe	112,78 m ²
• Nawierzchnia ścieżki rowerowej na zjeździe	52,62 m ²
• Nawierzchnia zatoki autobusowej	261,10 m ²
• Zjazd z kostki betonowej	270,98 m ²
• Chodnik z kostki betonowej	1957,60 m ²
• Ścieżka rowerowa	1043,95 m ²
• Nawierzchnia z płyt betonowych	20,90 m ²
• Nawierzchnia zabruku z kostki kamiennej	11,31 m ²

ETAP II

• Nawierzchnia bitumiczna drogi powiatowej (nakładka + poszerzenie)	2898,15 m ²
• Nawierzchnia bitumiczna (skrzyżowania, zjazdy)	203,71 m ²
• Nawierzchnia chodnika na zjeździe	47,46m ²
• Nawierzchnia ścieżki rowerowej na zjeździe	28,88m ²
• Nawierzchnia zatoki autobusowej	126,79m ²
• Zjazd z kostki betonowej	123,00m ²
• Chodnik z kostki betonowej	1516,03m ²
• Ścieżka rowerowa	795,19m ²
• Nawierzchnia z płyt betonowych	31,43m ²
• Nawierzchnia zbruk z kostki kamiennej	6,61m ²

Przebudowa nie zmieni charakteru ulicy. Nie projektuje się zmian lokalizacji zjazdów publicznych i indywidualnych. Przedsięwzięcie nie wygeneruje też dodatkowego ruchu samochodowego, gdyż parametry techniczne drogi oraz połączenie z innymi drogami pozostaną bez zmian.

3.5. Profil podłużny

Profil podłużny projektowanych dróg zaprojektowano z zachowaniem pochyłeń podłużnych zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz w dostosowaniu do istniejących spadków.

Ze względu na konieczność uzyskania normatywnego pochylenia podłużnego profil jezdni należy kształtować wg projektu niwelety. Oznacza to konieczność zastosowania miejscowo grubości warstwy wyrównawczej/wzmacniającej o większej miąższości niż założona średnia grubość wykazana na przekrojach konstrukcyjnych.

3.6. Pochylenie poprzeczne

Jednia będzie posiadała spadek daszkowy o pochyleniu 2%

3.7. Odwodnienie

Odwodnienie odbywać się będzie powierzchniowo poprzez spadek podłużny i poprzeczny do istniejących wpustów deszczowych.

W istniejących wpustach kanalizacji deszczowej należy wymienić studnie dn500 i pokrywy wpustów na typ D400 a rzędne wyregulować wysokościowo do projektowanej rzędnej nawierzchni. Poszczególne wpusty do regulacji wysokościowej i lokalizacyjnej pokazano na planie sytuacyjnym.

3.8. Rozbiórki

Rozbiórki elementów drogowych dotyczą nawierzchni istniejącej jezdni, istniejących zjazdów, opasek, chodników, fundamentów znaków drogowych etc. Za wyjątkiem ww. nie przewiduje się innych rozbiórek. Wszystkie nieprzydatne elementy należy wywieźć z terenu budowy.

3.9. Sieci inne

Projektowana inwestycja nie spowoduje powstania kolizji z istniejącą infrastrukturą podziemną. Głębokość korytowania pod nowe warstwy konstrukcyjne jest niższa niż minimalna rzędna posadowienia sieci infrastruktury. Ulica w stanie istniejącym funkcjonuje ze zlokalizowanymi sieciami w pasie drogowym.

Rozpoczęcie robót należy wcześniej zgłosić do służb technicznych Właścicieli/Zarządców sieci.

Ze względu na zakres planowanych prac i głębokość korytowania, pozostawia się do decyzji Inspektora Nadzoru i Zamawiającego konieczność wykonywania rur osłonowych na istniejącej infrastrukturze podziemnej.

Roboty budowlane wykonywać zgodnie z warunkami i uzgodnieniami gestorów sieci.

3.10. Zabezpieczenie sieci Orange rurami osłonowymi

Niniejsze opracowanie obejmuje zabezpieczenie odcinków kanalizacji kablowej pierwotnej w fragmentach modernizacji chodników oraz ścieżek rowerowych. Zabezpieczenie kanalizacji w zależności od ilości otworów kablowych polegać będzie zabezpieczeniu istniejących rur kablowych za pomocą rur dwudzielnych typu

A120PS, A160PS a w przypadku kanalizacji ośmiootworowej i większej za pomocą ław betonowych o wym. szer. 0,5m x wys. 0,1m.

Ponadto na etapie zabezpieczenia kanalizacji kablowej zaprojektowano wymianę pokryw oraz ram kablowych kl. B-125 typu ciężkiego oraz lekkich podwójnych (obramowania żeliwne). Oprócz wymiany przewidziano również regulację pokryw do docelowych rzędnych chodników i ścieżek rowerowych.

W ramach obecnej inwestycji nie przewidziano przełączanie oraz przebudowę żadnych kabli telefonicznych.

Przed rozpoczęciem zabezpieczenia istniejącej kanalizacji kablowej za pomocą rur dwudzielnych A120PS, A160PS należy w pierwszej kolejności odkopać istniejące rury kablowe w miejscach zaprojektowanych zabezpieczeń, a następnie na rury założyć osłony dwudzielne o długościach i średnicach podanych na planie trasowym. Przed założeniem osłon należy sprawdzić czy rury nie są uszkodzone oraz czy na odcinkach wykonywanych zabezpieczeń nie występują niedrożności kanalizacji kablowej. W przypadku uszkodzeń rur oraz niedrożności przed założeniem osłon należy w pierwszej kolejności usunąć niedrożności a uszkodzoną rurę zabezpieczyć osłonami dwudzielnymi. Natomiast zabezpieczenie kanalizacji kablowej ośmiootworowej i większej należy wykonać za pomocą ław betonowych o wym. szer. 50,0cm i gr. 10cm. Sposób sprawdzenia i ewentualnej naprawy uszkodzonych rur należy przeprowadzić w sposób opisany powyżej. Następnie rury należy zasypać piaskiem lub ziemią miękką na grubość około 10,0cm. Na tak przygotowane zabezpieczenie należy rozłożyć mieszankę betonową klasy C20/25 (B25). Wyrównaną mieszankę betonową należy zwilżyć wodą i pozostawić do uzyskania trwałej warstwy betonowej. Po uzyskaniu zwartej warstwy ochronnej, kanalizację należy zasypać ziemią do wysokości warstw konstrukcyjnych chodników oraz ścieżek rowerowych. Ze względu na występowanie obcego uzbrojenia podziemnego głębokość posadowienia rur kanalizacji kablowej może być nienormatywna dlatego po odkryciu rur kanalizacji pierwotnej sposób zabezpieczeń należy ustalić bezpośrednio ze służbami Orange nadzorującymi przedmiotowe przedsięwzięcie. Dokonane prace należy potwierdzić spisaniem protokołów zdawczo-odbiorczych opisujących zakres i stan wykonanych prac na sieci Orange.

Regulacja wysokości studni kablowych wraz z ramami polegać będzie w zależności od docelowej wysokości rzędnych terenu na podwyższeniu lub obniżeniu korpusu studni kablowych. Ramy i pokrywy przeznaczone do wymiany należy stosować z obramowaniem żeliwnym klasy B125. Pokrywy wyposażać w wywietrzniki żeliwne z napisem **ORANGE**

Całość prac zabezpieczających należy wykonać pod nadzorem służb technicznych Orange Polska oraz firmy utrzymaniowej Nexotech.

Rury osłonowe powinny spełniać wymagania norm Rury osłonowe powinny spełniać wymagania norm ZN-OPL -013/15.-014/15.-023/16; w szczególności powinny zapewnić ochronę kabli; wnętrza rur osłonowych powinno być gładkie.

W ramach obecnej przebudowy nie zaprojektowano hermetyzacji sieci poprzez montaż dodatkowych pokryw typu Pioch ze względu na nieingerowanie w istniejącą kanalizację pierwotną.

Na etapie budowy ścieżek pieszo-rowerowych wysokość posadowienia ram studni należy wyregulować i dopasować do rzędnej projektowanej ścieżki.

Zakres prac na sieci Orange:

Wymiana ram i pokryw kablowych typu ciężkiego (żeliwne) kl. B-125	13 szt.
Wymiana ram i pokryw kablowych typu lekkiego podwójna (żeliwne) kl. B-125	9 szt.
Zabezpieczenie kanalizacji kablowej 1-otworowej A120PS	16,5m.
Zabezpieczenie kanalizacji kablowej 2-otworowej A120PS	92,0m.
Zabezpieczenie kanalizacji kablowej 4-otworowej A160PS	228,0m.
Zabezpieczenie kanalizacji kablowej 8-9-otworowej (ława fundamentowa) -	189,0m.
Regulacja wysokości studni kablowych	22 szt.

3.11. Elementy bezpieczeństwa ruchu

W ramach inwestycji projektuje się azyle dla pieszych dla których wg odrębnego opracowania zaprojektowane zostaną systemowe instalacje aktywnego przejścia.

W ramach inwestycji przy skrzyżowaniach projektowanych ścieżek rowerowych z drogami publicznymi poprzecznymi do al. Rzeczypospolitej lub w ciągu al. Rzeczypospolitej jako skrzyżowania osygnalizowane należy zamontować poręcze dla rowerzystów. Przy przystanku autobusowym sąsiadującym ze ścieżką rowerową należy zamontować po obu stronach wiaty przystankowej balustradę zabezpieczającą pieszych. Balustrada musi być zamontowana poza skrajnia rowerową.

3.12. Zielen

Inwestycja koliduje lokalnie z istniejącym zadrzewieniem i zakrzewieniem. Na planie sytuacyjnym zaznaczono kolidujące elementy zieleni jak również miejsce proponowanych nasadzeń kompensacyjnych.

Zielen wymagająca zgody ujęta została w decyzji na usunięcie drzew i krzewów. Pozostałe elementy zieleni nie wymagają zgód.

4. Opis dostępności dla osób niepełnosprawnych

Przedmiotowa inwestycja nie ogranicza dostępności osobom niepełnosprawnym. Zaprojektowano obniżenia na przejściach dla pieszych oraz płytki „stop” na przejściach dla pieszych i peronach przystankowych.

5. Roboty ziemne

Dokumentacja projektowa nie przewiduje przebudowy sieci infrastruktury technicznej, a roboty ziemne nie będą kolidować z infrastrukturą podziemną z uwagi na fakt, że koryta pod konstrukcję będą miały głębokość mniejszą niż 0,6 m (wyjątkowo 0,75 m na zatokach autobusowych i poszerzeniach). Podczas gdy głębokość sieci powinna być nie mniejsza niż 0,70 m. Jednakże podczas wykonywania robót ziemnych związanych z korytowaniem pod konstrukcje należy zachować szczególną ostrożność w pobliżu sieci infrastruktury podziemnej zainwentaryzowanej na mapie. W miejscach występowania sieci uzbrojenia podziemnego roboty ziemne bezwzględnie należy prowadzić ręcznie.

Należy stosować się do wytycznych zawartych przez zainteresowane strony w opiniach i uzgodnieniach z dopuszczeniem decyzji Inspektora Nadzoru i Zamawiającego odnośnie celowości zabudowy rur osłonowych na infrastrukturze nie odsłanianej podczas prowadzonych robót.

Dla jezdni nie przewiduje się wymiany pełnej konstrukcji a jedynie frezowanie i nakładki bitumiczne.

6. Roboty wykończeniowe

Przy wykonywaniu warstw nawierzchniowych należy wyregulować napotkane elementy armatury urządzeń podziemnych do poziomu projektowanych nawierzchni. Wymienić wazy zużyte na nowe.

Na zakończenie robót drogowych należy zdegradowane zieleńce oczyścić ze śmieci i gruzu, splantować, pokryć warstwą ziemi urodzajnej o gr. 10 cm oraz obsiać trawą.

Na końcu robót należy wprowadzić docelową organizację ruchu. Wymagania względem elementów oznakowania pionowego i poziomego podano w projekcie stałej organizacji ruchu.

Po wykonaniu inwestycji należy wykonać dokumentację powykonawczą oraz zaewidencjonować w ośrodku geodezyjnym.

7. Zabezpieczenie punktów osnowy geodezyjnej

Przed rozpoczęciem prac związanych z realizacją inwestycji należy sprawdzić, czy punkty osnowy poziomej są narażone na uszkodzenie lub zniszczenie. W przypadku występowania takiej sytuacji, należy wykonać zabezpieczenie minimum 4 pobocznikami - bolcami metalowymi położonymi poza zasięgiem prac budowlanych.

Przed przystąpieniem do prac budowlanych należy:

- Wykonać uzupełniający opis topograficzny punktów osnowy poziomej w celu jego późniejszego odtworzenia w razie naruszenia lub zniszczenia;
- Punkty osnowy poziomej oznakować i ogrodzić;
- Przekazać Wykonawcy prac budowlanych lokalizację punktu osnowy w terenie i zobowiązać go do ochrony tych znaków przed uszkodzeniem lub zniszczeniem;
- Zobowiązać Wykonawcę do niezwłocznego zgłoszenia Geodecie Powiatowemu za pośrednictwem Powiatowego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartografii

Po zakończeniu robót budowlanych w przypadku stwierdzenia naruszenia lub zniszczenia któregośkolwiek z punktów osnowy należy odtworzyć go zgodnie z zasadami określonymi w załączniku nr 1 do Rozporządzenia Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 14 lutego 2012 r. w sprawie osnów geodezyjnych, grawimetrycznych i magnetycznych .

- ✓ rozdział 6 pkt. 12 - punkty osnowy szczegółowej stabilizuje się jednopoziomowo, stosując znaki z plastiku, metalu lub innego trwałego materiału, po ich zabetonowaniu lub innym trwałym połączeniu z podłożem lub ścianą budynku. Na terenach rolnych i leśnych dopuszcza się stabilizację

dwupoziomową, z zastosowaniem słupa betonowego nie krótszego niż 0,7m wraz z betonową płytką. Poszczególne znaki powinny być oddzielone warstwą ziemi o grubości co najmniej 0,03m.

- ✓ - rozdział 6 pkt. 21- pomiar kąta wykonuje się w dwóch seriach; dopuszczalna różnica pomiędzy seriami nie powinna być większa niż 30cc. Pomiar długości boku wykonuje się w dwóch kierunkach; różnica pomierzonych długości z obu kierunków nie powinna być większa niż 0,015m.
- ✓ - rozdział 6 pkt. 23 - w przypadku gdy zostały zniszczone lub przemieszczone znaki geodezyjne określające położenie punkty w terenie, wykonuje się odtworzenie pierwotnego położenia punktu i powtórnie się go stabilizuje na podstawie:
 - miar z poboczników;
 - położenia znaku podziemnego;
 - domiarów z punktów ekscentrycznych

Odtworzony punkt osnowy poziomej należy zaniwelować, a informacje o wysokości punktów umieścić na opisie topograficznym. W wyniku przeprowadzonych prac należy w przypadku stwierdzenia dużej ilości zmian powodujących utratę czytelności opisu topograficznego - wykonać nowe opisy topograficzne.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie sposobu i trybu ochrony znaków geodezyjnych, grawimetrycznych i magnetycznych i Rozporządzeniem Ministra Rozwoju Regionalnego i Budownictwa zmieniające rozporządzenie w sprawie ochrony znaków geodezyjnych, grawimetrycznych i magnetycznych o zmianie sposobu stabilizacji punktu należy zawiadomić pisemnie właściciela nieruchomości, na której znak się znajduje.

8. Kanał technologiczny

Inwestycja, zgodnie z decyzją Ministra Infrastruktury, nie wymaga budowy kanału technologicznego.

9. Uwagi dodatkowe

- Wszystkie naziemne elementy uzbrojenia podziemnego (włazy, klapy, studnie, zawory, zasuwki itp.) muszą być ściśle wypoziomowane do powierzchni jezdni, poboczy, opasek, bezpieczników, zjazdów, chodników, ścieżek rowerowych itp.;
- W przypadku natrafienia podczas wykonywania robot budowlanych na grunty nienośne tj. np. namuły, torfy, należy je wymienić na zagęszczony grunt piaszczysty zgodnie z PN;
- W trakcie wykonywania robót budowlanych należy przestrzegać wytycznych ochrony podłoża gruntowego zgodnie z PN-81/B-03020 nie dopuszczając do naruszenia jego struktury, nadmiernego nawilgocenia lub przemarznięcia;
- Rozbiórki istniejących konstrukcji nawierzchni jezdni, chodników itp. należy wykonywać tak aby nie uszkodzić istniejących nie podlegających rozbiórce elementów zagospodarowania terenu (m.in. jezdnie, ogrodzenia itp.);
- W czasie robot budowlanych - montażowych należy przestrzegać przepisów BHP;
- Miejsca sytuacyjnych oraz wysokościowych dowiązań projektowanych elementów układu drogowego należy ściśle dopasować do elementów stanu istniejącego oraz projektowanego zachowując odpowiednie spadki podłużne i poprzeczne oraz poprawne odwodnienie;
- Projektowane znaki pionowe należy lokalizować wg dokumentacji projektowej z zachowaniem wymaganych przepisami skrajni;
- Roboty ziemne (nasypy i wykopy) należy wykonać zgodnie z PN;
- Wszystkie elementy drogowe, które Inspektor Nadzoru zakwalifikuje do ponownego wykorzystania podlegają odzyskowi i odwiezieniu w miejsce wskazane przez Zamawiającego lub ponownemu wbudowaniu;
- Przed rozpoczęciem wykonywania drogowych robót budowlanych objętych niniejszym opracowaniem, należy sprawdzić zgodność istniejących rzędnych wysokościowych (wjazdy na posesje, wygrodzenia na odpady, krawężniki, nawierzchni gruntowych terenu, itp.), z rzędnymi wysokościowymi poszczególnych elementów, pomierzonymi przez Wykonawcę w terenie;
- W bezpośredniej bliskości istniejącej infrastruktury (podziemnej, naziemnej) roboty prowadzić wyłącznie ręcznie. W celu zlokalizowania trasy istn. kanalizacji, kabli energetycznych należy wykonać ręcznie przekopy kontrolne. Wszelkie uszkodzenia Wykonawca winien naprawić na własny koszt.
- Z uwagi na istniejące kable elektroenergetyczne, teletechniczne, sieci wodociągowe i kanalizacyjne, gazowe oraz możliwość występowania również kabli niezainwentaryzowanych należy zachować ostrożność w trakcie prowadzenia wykopów. Nie dopuszcza się prowadzenia robot sprzętem

mechanicznym w odległości mniejszej niż 2m od zinwentaryzowanych czynnych kabli, które nie zostały lub nie podlegają przebudowie w ramach niniejszej inwestycji. Wszelkie zniszczenia Wykonawca winien naprawić na własny koszt w uzgodnieniu z Gestorem sieci.

- W przypadku stwierdzenia jakichkolwiek rozbieżności pomiędzy projektem a przedmiarami robot, lub braku określonych pozycji w przedmiarach robot, należy traktować projekty budowlany i wykonawczy/techniczny jako dokumenty podstawowe do szacowania kosztów i zakresu robot;
- Za wszelkie uszkodzenia istniejących obiektów budowlanych podczas wykonywania zagęszczania warstw ulepszanego podłoża, podbudowy odpowiada Wykonawca robot;
- Jeżeli projektowana grubość warstwy konstrukcyjnej nawierzchni jest większa niż największa dopuszczalna grubość warstwy technologicznej to należy ją układać w kilku warstwach technologicznych;
- Projektowane elementy organizacji ruchu należy lokalizować tak aby nie utrudniały ruchu pieszych, poza skrajnią drogową tj. w odległościach minimum 0,5 m od krawędzi jezdni, krawędzi jezdni zjazdów itp.
- Roboty ziemne prowadzić w okresie suchym, zapewnić prawidłowe odwodnienie koryta drogi, zabezpieczyć koryto przed przemoczeniem.
- Ze względu na zakres planowanych prac i głębokość korytowania, pozostawia się do decyzji Inspektora Nadzoru i Zamawiającego konieczność wykonywania rur osłonowych na istniejącej infrastrukturze podziemnej.
- Ze względu na konieczność uzyskania normatywnego pochylenia podłużnego i prawidłowego odwodnienia nawierzchni jezdni, profil jezdni należy kształtować wg projektu niwelety. Oznacza to konieczność zastosowania miejscowo grubości warstwy wyrównawczej/wzmacniającej o większej miąższości niż założona średnia grubość wykazana na przekrojach konstrukcyjnych. Przekroje konstrukcyjne nie mogą być podstawą do profilowania spadków podłużnych i poprzecznych.
- **Zjazd na dz. nr 469/3 wykonać zgodnie z Projektem Wykonawczym. Zjazd funkcjonuje jako tymczasowy do czasu wybudowania drogi publicznej wyznaczonej w mpzp na dz. nr 14/1.**

Wrocław, dnia 21.04. 1988

URZĄD WOJEWÓDZKI WE WROCŁAWIU
WYDZIAŁ PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO URBANISTYKI, ARCHITEKTURY,
I NADZORU BUDOWLANEGO

pl. Powstańców Warszawy 1

Nr 181/88/UW

DECYZJA
O STWIERDZENIU PRZYGOTOWANIA ZAWODOWEGO
do pełnienia samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie

Na podstawie § 4 ust. 2, § 7. i § 13, ust. 1, pkt. 3, lit. b rozporządzenia Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 20 lutego 1975 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. Nr 8, poz. 46) stwierdza się, że:

Obywciel(ka) Piotr Mirosław K A M I Ń S K I
(imię i nazwisko)

magister inżynier budownictwa
(tytuł naukowy — zawodowy)

urodzony(a) dnia 2 maja 1959 r. w Wrocławiu

posiada przygotowanie zawodowe uprawniające do wykonywania samodzielnej funkcji

projektanta

(rodzaj funkcji)

w specjalności konstrukcyjno - inżynierskiej

(rodzaj specjalności techniczno-budowlanej)

w zakresie dróg i lotniskowych dróg startowych oraz manipulacyjnych

(specjalizacja zawodowa)

Obywatel(ka) Piotr Mirosław Kamiński jest upoważniony(a) do:
(imię i nazwisko)

1. do sporządzania projektów budowli dróg, lotniskowych dróg startowych i manipulacyjnych oraz typowych mostów i przepustów,
2. w zakresie budowli nie będących budynkami w budownictwie osób fizycznych - do kierowania, nadzorowania i kontrolowania budowy, kierowania i kontrolowania wytwarzania konstrukcyjnych elementów budowlanych oraz oceniania i badania stanu technicznego budowli.

Otrzymuje:

mgr inż. Piotr Kamiński
pl. Grunwaldzki 15/56
50-378 Wrocław



Gł. Architekt Wojewódzki
[Signature]
mgr inż. arch. Argemund Łukaszewicz

m.p.

(podpis i pieczęć)



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

DOŚ-Q9Q-ECV-AAK *

Pan Piotr Kamiński o numerze ewidencyjnym DOŚ/BD/4117/01
adres zamieszkania ul. Bolesława Krzywoustego 312/8, 51-312 Wrocław
jest członkiem Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2023-01-01 do 2023-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2023-01-09 roku przez:

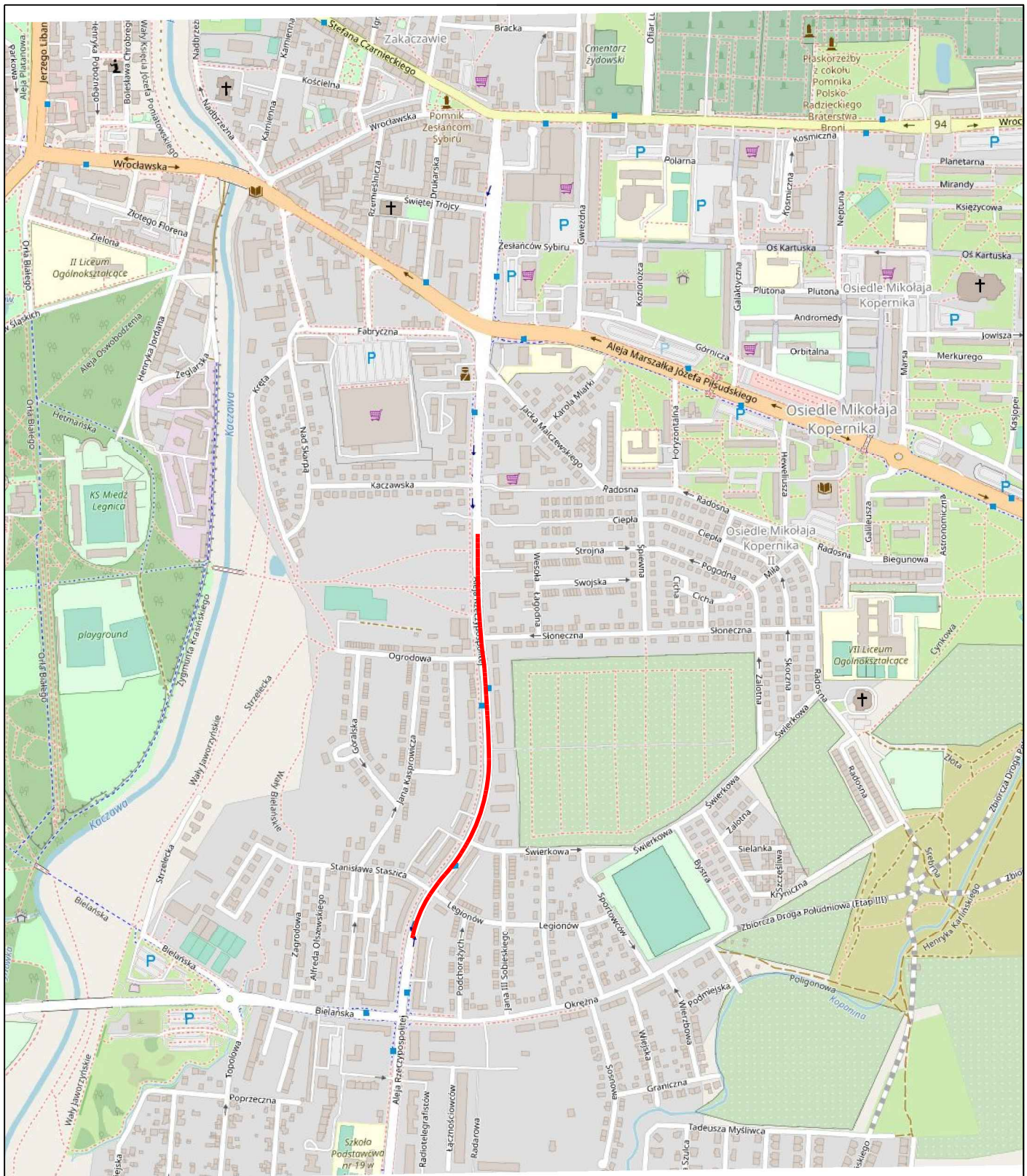
Janusz Szczepański, Przewodniczący Rady Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

Zgodnie z art. 78¹ K.c.

§ 1. Do zachowania elektronicznej formy czynności prawnej wystarczy złożenie oświadczenia woli w postaci elektronicznej i opatrzenie go
kwalifikowanym podpisem elektronicznym.

§ 2. Oświadczenie woli złożone w formie elektronicznej jest równoważne z oświadczeniem woli złożonym w formie pisemnej.

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na
stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów
Budownictwa.

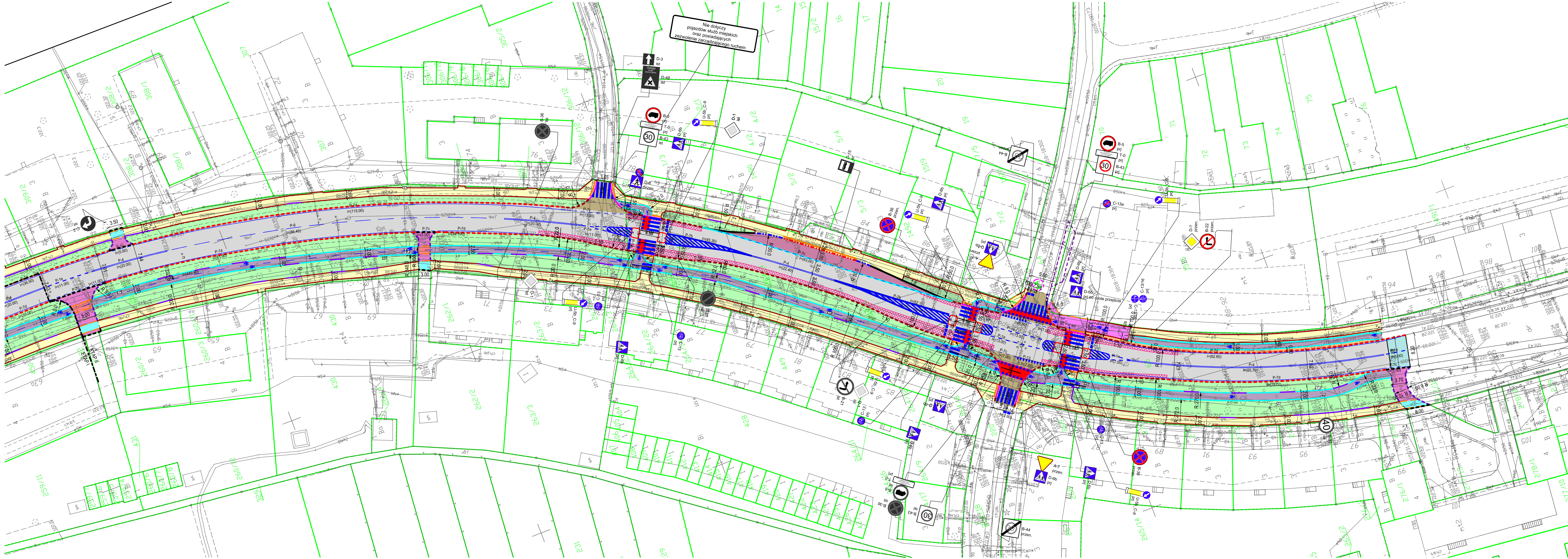


Inwestor		 ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH W LEGNICY ul. Wojska Polskiego 10 59-220 Legnica			
Jednostka projektowa		 BPK sp. z o.o. ul. Nepalska 2 52-121 Wrocław			
		Imię i Nazwisko		Uprawnienia	Podpis
Projektant		mgr inż. Piotr Kamiński		181/88/UW	
Asystent		mgr inż. Jacek Kurzeja		drogowe bez ograniczeń	
Nazwa opracowania		PRZEBUDOWA AL. RZECZYPOSPOLITEJ OD UL. KACZAWSKIEJ DO UL. LEGIONÓW			
Nazwa rysunku		PLAN ORIENTACYJNY			
Skala	Data	Nr umowy	Branża	Stadium	Nr rysunku
1:10000	01.2023			ORD	1





- LEGENDA**
- 636 numer działki w zakresie inwestycji
 - podział etapów
 - projektowana krawędź nawierzchni bitumicznej
 - istniejące oporniki granitowe do regulacji + 6 cm
 - projektowane oporniki granitowe obniżone + 0 cm
 - oporniki granitowe do przekroczenia + 6 cm
 - projektowane oporniki granitowe obniżone + 0 cm
 - projektowany krawężnik betonowy peronowy prosty
 - projektowany krawężnik betonowy peronowy przejściowy
 - projektowany krawężnik betonowy 20x30 cm + 12 cm
 - projektowany ściek jednorzędowy z kostki kamiennej 15x17cm
 - projektowane obrzeże betonowe
 - projektowane obrzeże betonowe - ścieżka rowerowa
 - projektowane obrzeże sławo 6x200x2500 cm (fundamenty punktowe C10/12)
 - projektowane obrzeże obniżone
 - projektowane oporniki betonowe na zjazdach + 6 cm
 - plyta "stop"
 - projektowane frezowanie
 - nakładka bitumiczna na istniejącej podbudowie
 - projektowane dowiązanie do istniejącej nawierzchni jezdni
 - projektowana nawierzchnia bitumiczna
 - projektowana nawierzchnia zatoki autobusowej
 - projektowana nawierzchnia zjazdu z kostki betonowej
 - projektowana nawierzchnia zjazdu z kostki betonowej w ciągu chodnika
 - projektowana nawierzchnia chodnika z kostki betonowej
 - projektowana nawierzchnia bitumiczna ścieżki rowerowej
 - projektowana nawierzchnia zjazdu bitumicznego w ciągu ścieżki rowerowej
 - projektowana nawierzchnia ścieżki
 - pieszo-rowerowej z kostki betonowej bezfazowej
 - projektowana opaska z płyty betonowej 30 cm x 30 cm
 - projektowany zabruk z kostki kamiennej 9x11 cm
 - projektowana zielen
 - krawężnik realizowany przez inwestora prywatnego wg obrobionego opracowania

Inwestor		ZARZĄD DROG MIEJSKICH W LEGNICY ul. Wojska Polskiego 10 52-220 Legnica	
Jednostka projektowa		BPK sp. z o.o. ul. Nepalska 2 52-121 Wrocław	
Projektant	Imię i Nazwisko	Uprawnienia	Podpis
	mgr inż. Piotr Kamiński	14188/LAV [signature]	
Asystent		mgr inż. Jacek Kurcja	
Nazwa opracowania			
PRZEBUDOWA AL. RZECZYPOSPOLITEJ I OD UL. KACZAWSKIEJ DO UL. LEGNICKICH			
Nazwa rysunku			
PLAN SYTUACYJNY - Docelowa organizacja ruchu			
Skala	Data	Nr umowy	Branda
1:500	03.2023		D
		Stadium	Nr rysunku
		PT	02.1



LEGENDA

- 636 numer działki w zakresie inwestycji
- podział etapów
- projektowana krawężń nawierzchni bitumicznej
- istniejące oporniki granitowe do regulacji + 6 cm
- projektowane oporniki granitowe obniżone + 2 cm
- oporniki granitowe do przełożenia + 6 cm
- projektowane oporniki granitowe obniżone + 0 cm
- projektowany krawężnik betonowy peronowy prosty
- projektowany krawężnik betonowy peronowy przejściowy
- projektowany krawężnik betonowy 20x30 cm + 12 cm
- projektowany ściek jednorzędowy z kostki kamiennej 15x17cm
- projektowane obrzeże betonowe
- projektowane obrzeże stalowe 6x200x2500 cm (fundamenty punktowe C10/12)
- projektowane obrzeże obniżone
- projektowane oporniki betonowe na zjazdach + 6 cm
- plytka "stop"
- projektowane frezowanie
- nakładka bitumiczna na istniejącej podbudowie
- projektowane dowiązanie do istniejącej nawierzchni jezdni
- projektowana nawierzchnia bitumiczna
- projektowana nawierzchnia zatoki autobusowej
- projektowana nawierzchnia zjazdu z kostki betonowej
- projektowana nawierzchnia zjazdu z kostki betonowej w ciągu chodnika
- projektowana nawierzchnia chodnika z kostki betonowej
- projektowana nawierzchnia bitumiczna ścieżki rowerowej
- projektowana nawierzchnia zjazdu bitumicznego w ciągu ścieżki rowerowej
- projektowana nawierzchnia ścieżki
- pieszo-rowerowej z kostki betonowej bezfazowej
- projektowana opaska z płyty betonowej 30 cm x 30 cm
- projektowany zabruk z kostki kamiennej 9x11 cm
- projektowana zieleni
- krawężnik realizowany przez inwestora prywatnego wg obrobnej opracowania

Inwestor	<div><div></div><div>ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH W LEGNICY ul. Wojska Polskiego 10 59-220 Legnica</div></div>				
Jednostka projektowa	<div><div></div><div>BPK sp. z o.o. ul. Nepalska 2 52-121 Wrocław</div></div>				
	Imię i Nazwisko	Uprawnienia	Podpis		
Projektant	mgr inż. Piotr Kamiński	18188/UW drogowe bez ograniczeń			
Asystent	mgr inż. Jacek Kurzeja				
Nazwa opracowania		PRZEBUDOWA AL. RZECZYPOSPOLITEJ OD UL. KACZAWSKIEJ DO UL. LEGIONÓW			
Nazwa rysunku		PLAN SYTUACYJNY			
Skala	Data	Nr umowy	Branda	Stadium	Nr rysunku
1:500	03.2023		D	PT	02.2