

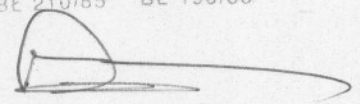
**OBIEKT : Przebudowa drogi gminnej Bronka - Kadlubówka
od km 0+000 – 2+364,5**

STADIUM : PROJEKT TECHNICZNO - BUDOWLANY

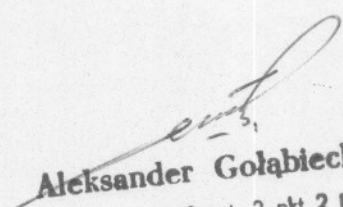
**INWESTOR : Gmina Brańsk
17-120 Brańsk
ul. Rynek 8**

**PROJEKTANT : Włodzimierz Sołowiej
upr. proj. Nr BŁ / 190 / 86**

tech WŁODZIMIERZ SOŁOWIEJ
upr kier bud projektant
w spec drogi
Nr BŁ 210/85 BŁ 190/86



SPRAWDZAJĄCY:


Aleksander Gołabiecki

Upr. bud. z § 3 ust. 2 pkt 2 i 3
Zarz. nr 195 Min. Kom.
Nr WZDP-8-445/310. 311/66

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

| Lp | Wyszczególnienie załączników | Strony |
|-----|--|--------|
| 1. | Opis techniczny | 3-7 |
| 2. | Informacja dot. bezpieczeństwa i ochrony zdrowia | 8-11 |
| 3. | Obliczenie robót ziemnych | 12-13 |
| 4. | Obliczenie powierzchni plantowania skarp | 14-16 |
| 5. | Obliczenie objętości wyrównań podbudowy | 17-19 |
| 6. | Wykaz robót na zjazdach | 20-22 |
| 7. | Opinia ZUDP w Bielsku Podlaskim | 23 |
| 8. | Kserokopie uzgodnień | 24 |
| 9. | Oświadczenie | 25 |
| 10. | Plan orientacyjny w skali 1:25 000 | 26 |
| 11. | Plan sytuacyjny w skali 1:1 000 | 27-29 |
| 12. | Przekroje normalne w skali 1:50 | 30 |
| 13. | Profil podłużny w skali 1:200/2 000 | 31 |
| 14. | Przekroje poprzeczne w skali 1:100 | 32-34 |
| 15. | Przepust $\varnothing 80$ cm w skali 1:20 | 35 |
| 16. | Zjazd gospodarczy przez chodnik wg KPED 03.90 | 36 |
| 17. | Zjazd gospodarczy w nasypie wg KPED 03.82 | 37 |
| 18. | Zjazd gospodarczy w wykopie wg KPED 03.83 | 38 |
| 19. | Ściek drogowy „korytkowy” wg KPED 01.04 | 39 |
| 20. | Studzienka ściekowa nad przepustem wg KPED 02.15 | 40 |

OPIS TECHNICZNY

do projektu przebudowy drogi gminnej Bronka - Kadłubówka od km 0+000 – 2+364,5 dł. 2,364 km

1. Podstawa opracowania

- Zlecenie Wójta Gminy w Brańsku
- Mapa sytuacyjno – wysokościowa w skali 1:1000
- Pomiary uzupełniające wykonane w m-cu lutym 2008 r.
- Rozporządzenie MTiGM z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. nr 43, poz. 430)
- Podstawowe obowiązujące normy:
 - a) PN-S-96025 – „Drogi samochodowe i lotniskowe. Nawierzchnie asfaltowe, wymagania”
 - b) PN-S-06102 – „Podbudowy z kruszyw stabilizowanych mechanicznie”.

2. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest przebudowa drogi gminnej Bronka - Kadłubówka od km 0+000 – 2+364,5 o dł. 2,364 km. Przebudowa drogi będzie polegać na wyrównaniu istniejącej podbudowy brukowcowej i żwirowej mieszanką min-asfaltową i kruszywem naturalnym oraz wykonaniu nawierzchni z betonu asfaltowego. Przewiduje się również przebudowę istniejących krawężników i chodników z płyt betonowych w m. Bronka oraz przepustu $\varnothing 80$ cm pod drogą w km 1+394 i przepustów pod zjazdami.

3. Opis stanu istniejącego

Projektowany do przebudowy odcinek drogi gminnej od km 0+000 – 0+428 przebiega przez teren zabudowany wsi Bronka i posiada nawierzchnię brukowcową o szer. 6,0 m oraz obustronne chodniki z płyt betonowych szer. 1,5 m. Od km 0+428 – 2+364,5 droga przebiega przez tereny leśne i rolne i posiada nawierzchnię żwirową szer. ok. 5,0 m. Szerokość korony wynosi 6,5 – 7,5 m.

Na trasie istnieją następujące przepusty:

- w km 0+058 $\varnothing 40$ cm dł. 10 m z kratkami ściekowymi wymagający oczyszczenia i przebudowy kratek
- w km 1+394 $\varnothing 70$ cm dł. 7,5 m w złym stanie wymagający przebudowy
- w km 2+355 $\varnothing 50$ cm dł. 8,5 m (zbędny przewidziany do likwidacji).

Szerokość pasa drogowego wynosi 11-12 m.

4. Opis przyjętych rozwiązań projektowych

4.1. Parametry techniczne drogi

- klasa techniczna drogi - D
- prędkość projektowa - 30 km/godz
- szerokość jezdni - 5,0 – 6,0 m
- kategoria ruchu - KR-1
- obciążenie osi pojazdu - 80 kN/oś

4.2. Projektowana droga w planie

Początek trasy w km 0+000 przyjęto za skrzyżowaniem z drogą powiatową Kalnica - Bronka o nawierzchni asfaltowej.

Koniec trasy w km 2+364,5 znajduje się na krawędzi jezdni drogi powiatowej Maleszc - Kadłubówka.

Na trasie występuje 6 załamań, na których zaprojektowano łuki kołowe o promieniach 60 - 1000 m. Promienie łuków dostosowano do istniejącego pasa drogowego.

Główne punkty trasy zastabilizowano w terenie bolcami stalowymi z dowiązaniem do trwałych punktów terenowych.

4.3. Niweleta drogi

Niweletę drogi zaprojektowano mając na uwadze maksymalne wykorzystanie istniejącej nawierzchni brukowcowej i żwirowej jako podbudowy oraz nadania jej normatywnych spadków podłużnych rzędu 0,20% - 1,80%.

Załamania niwelety wyłagodzono łukami pionowymi o promieniach 4000 - 4200 m.

4.4. Przekroje normalne

Zaprojektowano 2 przekroje normalne o następujących parametrach:

a) od km 0+000 - 0+435 przekrój uliczny

- szerokość jezdni - 6,0 m
- szerokość chodników - 1,5 m
- spadki poprzeczne jezdni - 2,0%
- spadki poprzeczne chodników - 2,0%

b) od km 0+435 - 2+364,5 przekrój trasowy

- szerokość jezdni - 5,0 m
- szerokość korony - 7,0 m
- szerokość poboczy - 1,0 m
- spadki poprzeczne jezdni - 2,0%
- spadki poprzeczne poboczy - 6,0%
- pochylenie skarp - 1:1,5

4.5. Konstrukcja i technologia nawierzchni

Przyjęto następującą konstrukcję nawierzchni dla ruchu KR-1 na podłożu G1

a) na istniejącej podbudowie brukowcowej grub. 16-20 cm

- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego grub. 2-7 cm (średnio 120 kg/m²)
- warstwa ścierna z betonu asfaltowego wg PN-S-96025 grub. 4 cm

b) na istniejącej podbudowie żwirowej grub. 10-20 cm

- podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie grub. 20 cm (istniejąca nawierzchnia żwirowa + wyrównanie kruszywem)
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego wg PN-S-96025 grub. 5 cm
- warstwa ścierna z betonu asfaltowego wg PN-S-96025 grub. 4 cm.

4.6. Odwodnienie

Odwodnienie jezdni o przekroju ulicznym zaprojektowano za pomocą cieków przykrawężnikowych z odprowadzeniem wody do kraterów ściekowych na przepuszczeniu w km 0+058 oraz do rowu przydrożnego na początku i końcu ulicy, gdzie woda z przekroju ulicznego będzie odprowadzona za pomocą projektowanych ścieków „korytkowych”.

Na odcinku trasowym zaprojektowano odwodnienie rowami przydrożnymi z odprowadzeniem wody do rowu melioracyjnego i przepustu $\varnothing 80$ cm w km 1+394.

Pod zjazdami na pola zaprojektowano przepusty z rur betonowych $\varnothing 40$ cm „Wipro”.

5. Urządzenia obce

W pasie drogowym istnieje następujące uzbrojenie podziemne:

- kabel telekomunikacyjny oznaczony na planie sytuacyjnym kolorem pomarańczowym
- wodociąg oznaczony kolorem niebieskim.

Powyższe uzbrojenie nie koliduje z projektowanymi robotami drogowymi.

6. Wpływ inwestycji na środowisko

Projektowana przebudowa ulicy nie będzie miała ujemnego wpływu na środowisko naturalne. Nie wprowadzi dodatkowych zanieczyszczeń do środowiska. Wykonanie nawierzchni asfaltowej wyeliminuje emisję pyłów z istniejącej nawierzchni żwirowej oraz poprawi bezpieczeństwo ruchu.

7. Zajętość terenu

Wszystkie roboty projektowane są w granicach istniejącego pasa drogowego, nie zachodzi więc potrzeba wykupu gruntów.

8. Organizacja robót

Przewiduje się wykonanie robót połówkami jezdni przy odbywającym się wahadłowo ruchu kołowym. Wykonawca robót powinien zapewnić pełne bezpieczeństwo pracownikom i użytkownikom drogi opracowując projekt organizacji ruchu na czas budowy. Projekt ten powinien być uzgodniony i zatwierdzony zgodnie z obowiązującymi procedurami.

tech. WŁADZIM. ERZ. SOKOLSKI
upr. kier. bud. projektant
w spec. drogi
Nr BZ 210/85 BZ 190/86

Informacja o planowanym przedsięwzięciu
wg art. 49 ust. 3 ustawy „Prawo ochrony środowiska”

1) Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia.

Przedsięwzięcie obejmuje przebudowę drogi gminnej Bronka - Kadłubówka dł. 2,364 km i polega na wykonaniu następujących robót:

- roboty ziemne
- wyrównanie istniejącej podbudowy kruszywem naturalnym
- przebudowa 1-go przepustu $\varnothing 80$ cm pod drogą
- przepusty pod zjazdami z rur betonowych
- ścieki „korytkowe” z elementów betonowych
- chodniki i krawężniki z prefabrykatów betonowych
- nawierzchnia z betonu asfaltowego.

2) Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, dotychczasowy sposób jej wykorzystania i pokrycia szatą roślinną.

Zasięg robót obejmuje powierzchnię ok. 26 000 m². Stanowi on pas drogi gminnej na działkach nr 254/1 i 28.

Teren poza jezdnią pokryty jest trawą i krzakami (samosiewami) w rowach przydrożnych.

3) Rodzaje technologii.

- podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie
- nawierzchnia z betonu asfaltowego
- przepusty z prefabrykatów betonowych i żelbetowych
- ścieki „korytkowe” z prefabrykatów betonowych
- krawężniki i chodniki z prefabrykatów betonowych.

Są to roboty obojętne dla środowiska lub ewentualnie mające chwilowy lokalny wpływ na środowisko. Nie spowoduje to zmiany sposobu wykorzystania terenu.

4) Ewentualne warianty przedsięwzięcia.

Nie przewiduje się wariantów przedsięwzięcia.

5) Przewidywana ilość wykorzystywanej wody i innych surowców, materiałów, paliw oraz energii.

Woda będzie używana do zagęszczania nasypów i podbudowy w ilości ok. 130 m³.

Ilość podstawowych materiałów:

- pospółka - 1150 m³
- piasek - 1500 m³
- beton asfaltowy - 2850 ton

Paliwa będą stosowane do napędu maszyn i pojazdów. Nie przewiduje się korzystania z miejscowych źródeł energii.

6) Rozwiązania chroniące środowisko.

Są to typowe roboty drogowe, przy których są stosowane standardowe procedury chroniące środowisko przed ewentualnym zanieczyszczeniem, hałasem itp.

Teren po zakończeniu robót zostanie uporządkowany.

7) Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko.

Przedsięwzięcie nie wprowadzi żadnych dodatkowych substancji i energii mających negatywny wpływ na środowisko.

8) Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

Nie przewiduje się transgranicznego oddziaływania na środowisko.

9) Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z 16.04.2004r. o ochronie przyrody znajdujących się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia.

Obszary takie nie występują.

Bielsk Podlaski, marzec 2008 r.

Opracował:

tech. WŁODZIMIERZ SOKOLIEC
upr. kier. bud. projektant
w spec. drogi
Nr BŁ 210/85 BŁ 190/86

INWESTOR:

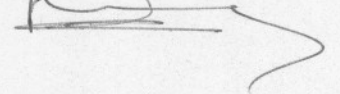
**Gmina Brańsk
ul. Rynek 8
17-120 Brańsk**

**INFORMACJA DOTYCZĄCA
BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA**

**OBIEKT: Przebudowa drogi gminnej Bronka – Kadłubówka
od km 0+000 – 2+364,5**

**Opracował: Włodzimierz Sołowiej
17-100 Bielsk Podlaski
ul. Sportowa 4A m 18**

tech WŁODZIMIERZ SOŁOWIEJ
upr kier bud projektant
w spec drogi
Nr BŁ 210/85 BŁ 190/86



- operatorzy maszyn budowlanych i drogowych – uprawnienia do obsługi odpowiedniej maszyny odpowiedniej klasy.

3.2. Szkolenie w zakresie BHP i p.poż, pierwszej pomocy przedlekarskiej. Szkolenie pracowników w zakresie BHP i p.poż. powinno być prowadzone w oparciu o program szkolenia zawarty w rozporządzeniu Ministra Pracy i Polityki Socjalnej Dz.U. Nr 62, poz. 285.

3.3. Wszystkie urządzenia ręczne, elektryczne, maszyny i urządzenia powinny posiadać certyfikat na znak bezpieczeństwa deklarację zgodności z polskimi normami.

3.4. Każdy pracownik budowy wyposażony będzie w sprzęt ochrony osobistej stosownie do stanowiska pracy i zagrożeń na nim występujących:

- hełm ochronny,
- kamizelka ostrzegawcza,
- obuwie ochronne,
- rękawice ochronne.

3.5. Każdy pracownik budowy wyposażony będzie w odzież roboczą.

3.6. Odzież robocza oraz sprzęt ochrony osobistej posiadać będą certyfikaty na znak bezpieczeństwa oraz zgodne będą z P.N.

3.7. Pierwsza pomoc.

Pomieszczenie biurowe urządzone na potrzeby w/w budowy wyposażyc należy w apteczki przenośne oraz instrukcję udzielania pierwszej pomocy wraz z wykazem zawierającym:

- nr telefonu do pogotowia ratunkowego
- nr telefonu do straży pożarnej
- nr telefonu do Policji.

4. Roboty ziemne.

4.1. Przed rozpoczęciem prac ziemnych należy:

- dokładnie ustalić z nadzorem technicznym miejsce i sposób prowadzenia robót aby uniknąć kolizji z trasami instalacji i urządzeń podziemnych,
- oznakować dokładnie trasy instalacji i urządzeń podziemnych oraz określić bezpieczną odległość. Podczas robót w bezpośrednim ich sąsiedztwie należy zachować szczególną ostrożność. Przypadkowe odkrycie instalacji lub niezidentyfikowanych przedmiotów powinno być sygnałem do przerwania robót i ustalenia z nadzorem technicznym dalszego postępowania. Jeżeli nieznane jest położenie przewodów, na głębokości większej niż 40 cm należy kopać tylko łopatami, bez użycia kilofów.

4.2. Wykopy w miejscach ogólnie dostępnych muszą być zabezpieczone poręczami ochronnymi w wysokości 110 cm. Powinny być one ustawione w

odległości min. 1 m od krawędzi wykop. i zaopatrzone w napisy zabraniające wstępu, a w nocy w światła ostrzegawcze.

4.3. Urobek powstały podczas wykonywania wykopów należy składować:

- w odległości nie mniejszej niż 1 m od krawędzi wykopu,
- poza granicą klina odłamu gruntu, jeżeli nie stosuje się obudowy, a jedynie skarpowanie.

4.4. Podczas pracy sprzętu zmechanizowanego przy wykonaniu robót ziemnych należy zwracać uwagę:

- czy podwozie pracujących maszyn nie jest ustawione zbyt blisko wykopu (min. 60 cm)
- czy w wykopie pracują ludzie,
- czy kierowcy opuszczają kabiny w czasie załadunku mechanicznego.

4.5. Przed przystąpieniem do robót rozbiórkowych pracownicy powinni być zapoznani z programem rozbiórki i poinstruowani o bezpiecznym sposobie jej wykonania.

5. Roboty drogowe przy częściowym ograniczeniu ruchu.

5.1. Jednym z najpoważniejszych zagrożeń przy prowadzeniu robót drogowych jest praca przy częściowym wyłączeniu jezdni z ruchu drogowego.

Wykonanie robót należy prowadzić odcinkami zgodnie ze schematem oznakowania robót. Oznakowanie robót winno zapewnić całkowite bezpieczeństwo pracownikom zatrudnionym na budowie jak i użytkownikom drogi. W czasie robót należy zapewnić dojazd do poszczególnych posesji.

Bielsk Podlaski, marzec 2008 r.

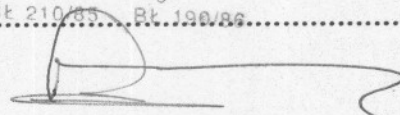
tech WŁODZIMIERZ SOŁOWIEJ

upr kier bud projektant

w spec drogi

Nr Bk 210/85 Bk 190/86

Opracował:



Obliczenie robót ziemnych

| Kilometr | Hektometr | Powierzchnia | | Średnia powierzchnia | | Odległość | Objętość | | Zużycie na miejscu | Nadmiar objętości | | Suma algebraiczna | |
|----------|-----------|----------------|---------|----------------------|---------|-----------|----------|----------------|--------------------|-------------------|----------------|-------------------|----------------|
| | | wykop + | nasyp - | wykop + | nasyp - | | wykop + | nasyp - | | wykop + | nasyp - | + | - |
| | | m ² | | m ² | | | mb | m ³ | | m ³ | m ³ | | m ³ |
| 0 | 000 | 0,2 | 0,0 | 0,1 | 0,15 | 50 | 5 | 7 | 5 | - | 2 | | 2 |
| | 050 | 0,0 | 0,3 | 0,0 | 0,4 | 8 | - | 3 | - | - | 3 | | 5 |
| | 058 | 0,0 | 0,5 | 0,0 | 0,45 | 42 | - | 19 | - | | 19 | | 24 |
| | 100 | 0,0 | 0,4 | 0,0 | 0,3 | 50 | - | 15 | - | | 15 | | 39 |
| | 150 | 0,0 | 0,2 | 0,0 | 0,2 | 50 | - | 10 | - | | 10 | | 49 |
| | 200 | 0,0 | 0,2 | 0,0 | 0,2 | 50 | - | 10 | - | | 10 | | 59 |
| | 250 | 0,0 | 0,2 | 0,0 | 0,2 | 50 | - | 10 | - | | 10 | | 69 |
| | 300 | 0,0 | 0,2 | 0,0 | 0,2 | 50 | - | 10 | - | | 10 | | 79 |
| | 350 | 0,0 | 0,2 | 0,0 | 0,2 | 50 | - | 10 | - | | 10 | | 89 |
| | 400 | 0,0 | 0,2 | 0,0 | 0,25 | 28 | - | 7 | - | | 7 | | 96 |
| | 428 | 0,0 | 0,3 | 1,3 | 0,95 | 22 | 29 | 21 | 21 | 8 | | | 88 |
| | 450 | 2,6 | 1,6 | 2,8 | 1,25 | 50 | 140 | 62 | 62 | 78 | | | 10 |
| | 500 | 3,0 | 0,9 | 1,85 | 1,0 | 50 | 92 | 50 | 50 | 42 | | 32 | |
| | 550 | 0,7 | 1,1 | 0,4 | 0,8 | 50 | 20 | 40 | 20 | | 20 | 12 | |
| | 600 | 0,1 | 0,5 | 0,15 | 0,45 | 50 | 7 | 22 | 7 | | 15 | | 3 |
| | 650 | 0,2 | 0,4 | 0,15 | 0,45 | 50 | 7 | 22 | 7 | | 15 | | 18 |
| | 700 | 0,1 | 0,5 | 0,1 | 0,85 | 50 | 5 | 42 | 5 | | 37 | | 55 |
| | 750 | 0,1 | 1,2 | 0,05 | 1,05 | 50 | 2 | 52 | 2 | | 50 | | 105 |
| | 800 | 0,0 | 0,9 | 0,1 | 0,85 | 50 | 5 | 42 | 5 | | 37 | | 142 |
| | 850 | 0,2 | 0,8 | 0,1 | 0,7 | 50 | 5 | 35 | 5 | | 30 | | 172 |
| | 900 | 0,0 | 0,6 | 0,1 | 0,6 | 50 | 5 | 30 | 5 | | 25 | | 197 |
| | 950 | 0,2 | 0,6 | 0,2 | 0,6 | 50 | 10 | 30 | 10 | | 20 | | 217 |
| 1 | 000 | 0,2 | 0,6 | 0,3 | 0,6 | 50 | 15 | 30 | 15 | | 15 | | 232 |
| | 050 | 0,4 | 0,6 | 0,4 | 0,65 | 50 | 20 | 32 | 20 | | 12 | | 244 |
| | 100 | 0,4 | 0,7 | 0,4 | 0,95 | 50 | 20 | 47 | 20 | | 27 | | 271 |
| | 150 | 0,4 | 1,2 | 0,25 | 0,9 | 50 | 12 | 45 | 12 | | 33 | | 304 |
| | 200 | 0,1 | 0,6 | 0,1 | 0,7 | 50 | 5 | 35 | 5 | | 30 | | 334 |
| | 250 | 0,1 | 0,8 | 0,2 | 1,2 | 50 | 10 | 60 | 10 | | 50 | | 384 |
| | 300 | 0,3 | 1,6 | 0,3 | 1,5 | 50 | 15 | 75 | 15 | | 60 | | 444 |
| | 350 | 0,3 | 1,4 | 0,2 | 2,0 | 44 | 9 | 88 | 9 | | 79 | | 523 |
| | 394 | 0,1 | 2,6 | 0,45 | 1,9 | 6 | 3 | 11 | 3 | | 8 | | 531 |
| | 400 | 0,8 | 1,2 | 0,75 | 1,8 | 50 | 37 | 90 | 37 | | 53 | | 584 |
| | 450 | 0,7 | 2,4 | 0,85 | 1,5 | 50 | 42 | 75 | 42 | | 33 | | 617 |
| | 500 | 1,0 | 0,6 | 0,85 | 0,9 | 50 | 42 | 45 | 42 | | 3 | | 620 |
| | 550 | 0,7 | 1,2 | 0,65 | 1,4 | 50 | 32 | 70 | 32 | | 38 | | 658 |
| | 600 | 0,6 | 1,6 | 0,45 | 1,25 | 50 | 22 | 62 | 22 | | 40 | | 698 |
| | 650 | 0,3 | 0,9 | 0,25 | 1,0 | 50 | 12 | 50 | 12 | | 38 | | 736 |
| | 700 | 0,2 | 1,1 | 0,2 | 0,9 | 50 | 10 | 45 | 10 | | 35 | | 771 |
| | 750 | 0,2 | 0,7 | 0,45 | 0,55 | 50 | 22 | 27 | 22 | | 5 | | 776 |

OBLICZENIE POWIERZCHNI PLANTOWANIA SKARP

| WYKOPY | | | | | | NASYPY | | |
|----------|-----------|----------------|---------------------------|----------------|--------------------------------|----------------|---------------------------|--------------------------------|
| Kilometr | Hektometr | Szerokość m | Średnia szerokość m | Odległość m | Powierzchnia m ² | Szerokość m | Średnia szerokość m | Powierzchnia m ² |
| 0 | 900 | 0,0 | 0,9 | 50 | 45 | 2,0 | 3,25 | 162,5 |
| | | | 1,8 | | | 4,5 | | |
| 1 | 000 | 2,0 | 1,9 | 50 | 95 | 4,4 | 4,45 | 222,5 |
| | | | 2,4 | | | 4,2 | | |
| | 050 | 2,4 | 2,2 | 50 | 110 | 4,4 | 4,3 | 215 |
| | | | 2,3 | | | 4,2 | | |
| | 100 | 2,2 | 2,3 | 50 | 115 | 4,4 | 4,3 | 215 |
| | | | 2,1 | | | 4,4 | | |
| | 150 | 2,0 | 1,5 | 50 | 75 | 5,2 | 5,2 | 260 |
| | | | 1,0 | | | 5,2 | | |
| | 200 | 1,0 | 1,0 | 50 | 50 | 5,2 | 5,35 | 267,5 |
| | | | 1,4 | | | 5,5 | | |
| | 250 | 1,0 | 1,4 | 50 | 70 | 5,1 | 5,3 | 165 |
| | | | 1,8 | | | 5,1 | | |
| | 300 | 1,8 | 1,8 | 50 | 90 | 5,6 | 5,35 | 267,5 |
| | | | 1,3 | | | 5,6 | | |
| | 350 | 1,8 | 1,3 | 44 | 57,2 | 7,0 | 6,3 | 277,2 |
| | | | 1,85 | | | 7,0 | | |
| | 394 | 0,8 | 1,85 | 6 | 11,1 | 5,4 | 6,2 | 37,2 |
| | | | 2,6 | | | 5,4 | | |
| | 400 | 2,9 | 2,6 | 50 | 130 | 6,2 | 5,8 | 290 |
| | | | 2,3 | | | 6,2 | | |
| | 450 | 2,3 | 2,9 | 50 | 145 | 4,2 | 5,2 | 260 |
| | | | 3,1 | | | 4,2 | | |
| | 500 | 3,5 | 3,1 | 50 | 155 | 4,3 | 4,25 | 212,5 |
| | | | 2,4 | | | 4,3 | | |
| | 550 | 2,7 | 2,4 | 50 | 120 | 5,5 | 4,9 | 245 |
| | | | 1,95 | | | 5,5 | | |
| | 600 | 2,1 | 1,95 | 50 | 97,5 | 5,3 | 5,4 | 270 |
| | | | 1,9 | | | 5,3 | | |
| | 650 | 1,8 | 1,9 | 50 | 95 | 5,2 | 5,25 | 262,5 |
| | | | 1,95 | | | 5,2 | | |
| | 700 | 2,0 | 1,95 | 50 | 97,5 | 5,0 | 5,1 | 255 |
| | | | 2,45 | | | 5,0 | | |
| | 750 | 1,9 | 2,45 | 50 | 122,5 | 4,4 | 4,7 | 235 |
| | | | 1,5 | | | 4,4 | | |
| | 800 | 3,0 | 1,5 | 50 | 75 | | 4,65 | 232,5 |
| | | | | | | | | |

TABELA OBJĘTOŚCI WYRÓWNAŃ PODBUDOWY

| | | Wyrównanie betonem asfaltowym | | | | Wyrównanie kruszywem naturalnym | | |
|----------|-----------|-------------------------------|-------------------------------------|-------------|-------------------------|---------------------------------|-------------------------------------|-------------------------|
| Kilometr | Hektometr | Powierzchnia m ² | Srednia powierzchnia m ² | Odległość m | Objętość m ³ | Powierzchnia m ² | Srednia powierzchnia m ² | Objętość m ³ |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 0 | 000 | 0,16 | | | | 0,0 | | |
| | | | 0,18 | 50 | 9,0 | | - | - |
| | 050 | 0,20 | | | | 0,0 | | |
| | | | 0,49 | 8 | 3,92 | | - | - |
| | 058 | 0,78 | | | | 0,0 | | |
| | | | 0,59 | 42 | 24,78 | | - | - |
| | 100 | 0,40 | | | | 0,0 | | |
| | | | 0,29 | 50 | 14,5 | | - | - |
| | 150 | 0,18 | | | | 0,0 | | |
| | | | 0,19 | 50 | 9,5 | | - | - |
| | 200 | 0,20 | | | | 0,0 | | |
| | | | 0,19 | 50 | 9,5 | | - | - |
| | 250 | 0,18 | | | | 0,0 | | |
| | | | 0,21 | 50 | 10,5 | | - | - |
| | 300 | 0,24 | | | | 0,0 | | |
| | | | 0,255 | 50 | 12,75 | | - | - |
| | 350 | 0,27 | | | | 0,0 | | |
| | | | 0,27 | 50 | 13,5 | | - | - |
| | 400 | 0,27 | | | | 0,0 | | |
| | | | 0,335 | 28 | 9,38 | | - | - |
| | 428 | 0,40 | | | | 0,0 | | |
| | | | - | - | - | | - | - |
| | 450 | 0,0 | | | | 0,0 | | |
| | | | - | - | - | | - | - |
| | 500 | 0,0 | | | | 0,0 | | |
| | | | - | - | - | | - | - |
| | 510 | 0,0 | | | 117,33 | 0,12 | | |
| | | | - | 40 | - | | 0,12 | 4,8 |
| | 550 | 0,0 | | | | 0,12 | | |
| | | | - | 50 | - | | 0,075 | 3,75 |
| | 600 | 0,0 | | | | 0,03 | | |
| | | | - | 50 | - | | 0,125 | 6,25 |
| | 650 | 0,0 | | | | 0,22 | | |
| | | | - | 50 | - | | 0,385 | 19,25 |
| | 700 | 0,0 | | | | 0,55 | | |
| | | | - | 50 | - | | 0,785 | 39,25 |
| | 750 | 0,0 | | | | 1,02 | | |
| | | | - | 50 | - | | 0,70 | 35,0 |
| | 800 | 0,0 | | | | 0,38 | | |
| | | | - | 50 | - | | 0,555 | 27,75 |
| | 850 | 0,0 | | | | 0,73 | | |
| | | | - | 50 | - | | 1,115 | 55,75 |

WYKAZ ROBÓT NA ZJAZDACH

| L.p. | Lokalizacja | | Typ zjazdu wg KPED | Nawierzchnia zjazdu | | Obrzeże betonowe 20x6 cm m | Przepusty $\varnothing 40$ cm m | Rozbiórka istniejących przepustów m | Rozbiórka nawierzchni z trylinki m ² | Nasyp m ³ |
|------|-------------|------------|--------------------|------------------------------------|-----------------------------------|----------------------------|---------------------------------|-------------------------------------|---|----------------------|
| | str. lewa | str. prawa | | żwirowa grub. 15 cm m ² | z kostki betonowej m ² | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| 1 | 0+014 | | 03.90 | - | 8,56 | 5,0 | - | - | 8,0 | - |
| 2 | | 0+024 | 03.90 | | 8,56 | 5,0 | | | 8,0 | |
| 3 | 0+039 | | 03.90 | | 10,28 | 5,5 | | | 10,0 | |
| 4 | 0+044 | | 03.90 | | 10,28 | 5,5 | | | 10,0 | |
| 5 | | 0+041 | 03.90 | | 8,56 | 4,5 | | | 8,0 | |
| 6 | | 0+044 | 03.90 | | 8,56 | 4,5 | | | - | |
| 7 | 0+080 | | 03.90 | | 10,28 | 5,5 | | | 10,0 | |
| 8 | 0+085 | | 03.90 | | 10,28 | 5,5 | | | 10,0 | |
| 9 | | 0+087 | 03.90 | | 8,56 | 5,0 | | | 8,0 | |
| 10 | | 0+105 | 03.90 | | 8,56 | 5,0 | | | 8,0 | |
| 11 | 0+119 | | 03.90 | | 8,56 | 5,0 | | | 8,0 | |
| 12 | | 0+136 | 03.90 | | 8,56 | 5,0 | | | 8,0 | |
| 13 | 0+141 | | 03.90 | | 8,56 | 5,0 | | | 8,0 | |
| 14 | | 0+149 | 03.90 | | 8,56 | 5,0 | | | 8,0 | |
| 15 | 0+171 | | 03.90 | | 8,56 | 5,0 | | | 8,0 | |
| 16 | | 0+189 | 03.90 | | 8,56 | 5,0 | | | 8,0 | |
| 17 | | 0+215 | 03.90 | | 10,28 | 5,5 | | | 10,0 | |
| 18 | | 0+222 | 03.90 | | 10,28 | 5,5 | | | 10,0 | |
| 19 | 0+217 | | 03.90 | | 8,56 | 5,0 | | | - | |
| 20 | | 0+241 | 03.90 | | 8,56 | 5,0 | | | 8,0 | |
| 21 | 0+247 | | 03.90 | | 8,56 | 5,0 | | | 8,0 | |
| 22 | | 0+264 | 03.90 | | 8,56 | 5,0 | | | 8,0 | |
| 23 | 0+264 | | 03.90 | | 8,56 | 5,0 | | | 8,0 | |
| 24 | | 0+279 | 03.90 | | 8,56 | 5,0 | | | 8,0 | |

WYKAZ ROBÓT NA ZJAZDACH

| L.p. | Lokalizacja | | Typ zjazdu wg KPED | Nawierzchnia zjazdu | | Obrzeże betonowe 20x6 cm m | Przepusty \varnothing 40 cm m | Rozbiórka istniejących przepustów m | Rozbiórka nawierzchni z trylinki m ² | Nasyp m ³ |
|------|-------------|------------|--------------------|------------------------------------|-----------------------------------|----------------------------|---------------------------------|-------------------------------------|---|----------------------|
| | str. lewa | str. prawa | | żwirowa grub. 15 cm m ² | z kostki betonowej m ² | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| 25 | | 0+291 | 03.90 | | 8,56 | 5,0 | | | 8,0 | |
| 26 | 0+294 | | 03.90 | | 14,28 | 7,5 | | | 8,0 | |
| 27 | 0+303 | | 03.90 | | 14,28 | 7,5 | | | 8,0 | |
| 28 | | 0+311 | 03.90 | | 8,56 | 5,0 | | | 8,0 | |
| 29 | | 0+331 | 03.90 | | 8,56 | 5,0 | | | 8,0 | |
| 30 | 0+335 | | 03.90 | | 8,56 | 5,0 | | | 8,0 | |
| 31 | | 0+373 | 03.90 | | 8,56 | 5,0 | | | 8,0 | |
| 32 | 0+380 | | 03.90 | | 8,56 | 5,0 | | | 8,0 | |
| 33 | | 0+398 | 03.90 | | 8,56 | 5,0 | | | 8,0 | |
| 34 | | 0+414 | 03.90 | | 8,56 | 5,0 | | | 8,0 | |
| 35 | 0+414 | | 03.90 | | 8,28 | 4,5 | | | 8,0 | |
| 36 | 0+417 | | 03.90 | | 8,28 | 4,5 | | | - | |
| 37 | | 0+430 | 03.90 | | 8,56 | 5,0 | | | - | |
| 38 | 0+435 | | 03.85 | 45,8 | - | - | - | - | - | 5 |
| 39 | | 0+460 | 03.83 | 20,4 | | | 7,5 | 6,0 | - | 7 |
| 40 | | 0+535 | 03.83 | 20,4 | | | 7,5 | - | - | 7 |
| 41 | 0+630 | | 03.83 | 20,4 | | | 7,5 | - | - | 7 |
| 42 | | 0+690 | 03.83 | 20,4 | | | 7,5 | - | - | 7 |
| 43 | 0+903 | | 03.82 | 18,9 | | | - | - | - | 5 |
| 44 | 0+984 | | 03.83 | 20,4 | | | 7,5 | 5,0 | - | 7 |
| 45 | 1+029 | | 03.83 | 20,4 | | | 7,5 | - | - | 7 |
| 46 | | 1+060 | 03.83 | 20,4 | | | 7,5 | - | - | 7 |
| 47 | 1+066 | | 03.83 | 20,4 | | | 7,5 | - | - | 7 |
| 48 | 1+141 | | 03.83 | 20,4 | | | 7,5 | 4,5 | - | 10 |

WYKAZ ROBÓT NA ZJAZDACH

| L.p. | Lokalizacja | | Typ zjazdu wg KPED | Nawierzchnia zjazdu | | Obrzeże betonowe 20x6 cm m | Przepusty ø40 cm m | Rozbórka istniejących przepustów m | Rozbórka nawierzchni z trylinki m ² | Nasyp m ³ |
|------|--------------|------------|--------------------|------------------------------------|-----------------------------------|----------------------------|--------------------|------------------------------------|--|----------------------|
| | str. lewa | str. prawa | | żwirowa grub. 15 cm m ² | z kostki betonowej m ² | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| 49 | | 1+167 | 03.83 | 20,4 | | | 7,5 | 5,0 | | 10 |
| 50 | 1+211 | | 03.83 | 20,4 | | | 7,5 | 5,0 | | 10 |
| 51 | | 1+241 | 03.83 | 20,4 | | | 7,5 | - | | 10 |
| 52 | 1+296 | | 03.83 | 20,4 | | | 7,5 | - | | 10 |
| 53 | | 1+305 | 03.83 | 20,4 | | | 7,5 | 5,0 | | 10 |
| 54 | | 1+371 | 03.83 | 20,4 | | | 7,5 | 4,5 | | 10 |
| 55 | 1+380 | | 03.83 | 20,4 | | | 7,5 | 4,0 | | 15 |
| 56 | 1+472 | | 03.83 | 20,4 | | | 7,5 | - | | 15 |
| 57 | | 1+476 | 03.83 | 20,4 | | | 7,5 | - | | 15 |
| 58 | | 1+525 | 03.83 | 20,4 | | | 7,5 | 4,0 | | 10 |
| 59 | 1+561 | | 03.83 | 20,4 | | | 7,5 | - | | 10 |
| 60 | | 1+565 | 03.83 | 20,4 | | | 7,5 | - | | 10 |
| 61 | | 1+676 | 03.83 | 20,4 | | | 7,5 | - | | 7 |
| 62 | 1+697 | | 03.83 | 20,4 | | | 7,5 | 4,0 | | 7 |
| 63 | 1+798 | | 03.83 | 20,4 | | | 7,5 | 5,0 | | 7 |
| 64 | 1+881 | | 03.83 | 20,4 | | | 7,5 | - | | 7 |
| 65 | | 1+898 | 03.86 | 45,8 | | | 7,5 | 6,0 | | 7 |
| 66 | 1+956 | | 03.83 | 20,4 | | | 7,5 | - | | 7 |
| 67 | 2+083 | | 03.83 | 20,4 | | | 7,5 | - | | 7 |
| 68 | | 2+085 | 03.83 | 20,4 | | | 7,5 | - | | 7 |
| 69 | 2+166 | | 03.83 | 20,4 | | | 7,5 | - | | 7 |
| 70 | 2+225 | | 03.83 | 20,4 | | | 7,5 | - | | 7 |
| 71 | | 2+273 | 03.83 | 20,4 | | | 7,5 | - | | 7 |
| | Razem | | | 743 | 337 | 191 | 240 | 58 | 276 | 288 |

tech. WŁODZIMIERZ SOKÓWIEJ
 upr. kier. bud. projektant
 w spec. drogi
 Nr Bz 2/0/85 Bz 190/88