

OPIS TECHNICZNY

do projektu budowy drogi gminnej – ulica 1 Maja w Orzyszu od km 0+000 do km 0+685 , odcinka PT1-KT1 długości 0,072km , odcinka PT2-KT2 długości 0,112km w Orzyszu, Gmina Orzysz, Powiat Pisz

1. Podstawa opracowania i materiały wyjściowe.

1. Umowa z Gminą Olecko z dnia 10.08.2018r.
2. Projekt Budowlany.
3. Mapa sytuacyjna w skali 1:500 z aktualnością na dzień 04.04.2019r.
4. Wypis i wyrys z MPZT
5. 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 z późn. zm./.
6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r w sprawie szczególnych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach poz.2181 dziennik Ustaw Nr 220 z dnia 23 grudnia 2003r
7. Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych - GDDP Warszawa 1997r.
8. Badania podłoża gruntowego i opinia geotechniczne.
9. Własne pomiary terenowe i inwentaryzacja istniejących urządzeń.

2.0 Parametry techniczne projektowe.

Projekt obejmuje trzy odcinki ulicy 1 Maja o następujących parametrach projektowych:

— trasa zasadnicza PT-KT długości 0,685km

Przekrój półuliczny km 0+000 do 0+430

– klasa techniczna drogi	– D
– prędkość projektowa	– 40km/h
– szerokość jezdni zasadnicza	– 5,0m
– szerokość pasa ruchu	– 2,50m
– szerokość ścieżki rowerowej dwukierunkowej	– 2,0m
– szerokość chodnika odsuniętego od jezdni	– 1,50m
– szerokość pobocza z kruszywa	– 0,75 m
– pochylenia podłużne jezdni	– 0,5 – 3,9%
– pochylenia poprzeczne jezdni	– 2,0%
– pochylenie poprzeczne pobocza	– 6,0%
– kategoria ruchu	– KR1

Przekrój uliczny km 0+430 do 0+685

- | | |
|-----------------------------------|----------------|
| – klasa techniczna drogi | – D |
| – prędkość projektowa | – 40km/h |
| – szerokość jezdni zasadnicza | – 5,0m |
| – szerokość pasa ruchu | – 2,50m |
| – szerokość obustronnego chodnika | – 2,0m |
| – pochylenia podłużne jezdni | – 0,67 – 0,75% |
| – pochylenia poprzeczne jezdni | – 2,0% |
| – kategoria ruchu | – KR1 |

— trasa dojazdowa PT1-KT1 długości 0,073km

Przekrój uliczny km 0+000 do 0+058

- | | |
|-----------------------------------|--------------|
| – klasa techniczna drogi | – D |
| – prędkość projektowa | – 30km/h |
| – szerokość jezdni zasadnicza | – 5,0m |
| – szerokość pasa ruchu | – 2,50m |
| – szerokość obustronnego chodnika | – 2,0m |
| – pochylenia podłużne jezdni | – 0,6 – 1,0% |
| – pochylenia poprzeczne jezdni | – 2,0% |
| – kategoria ruchu | – KR1 |
- plac manewrowy 13,30x13,50m od km 0+058

— trasa dojazdowa PT2-KT2 długości 0,1125km

Przekrój uliczny km 0+000 do 0+094

- | | |
|-----------------------------------|---------------|
| – klasa techniczna drogi | – D |
| – prędkość projektowa | – 30km/h |
| – szerokość jezdni zasadnicza | – 5,0m |
| – szerokość pasa ruchu | – 2,50m |
| – szerokość obustronnego chodnika | – 1,5 – 2,0m |
| – pochylenia podłużne jezdni | – 0,87 – 4,0% |
| – pochylenia poprzeczne jezdni | – 2,0% |
| – kategoria ruchu | – KR1 |
- plac manewrowy 14,30x14,00m od km 0+094

3.0 Stan istniejący i zakres opracowania.

3.1. Ukształtowanie istniejącej drogi

Planowana inwestycja dotyczy przebudowy drogi gminnej ulica 1 Maja, która położona jest na południowo-wschodnich obrzeżach miejscowości Orzysz. Ukształtowanie objętych projektem odcinków ulicy 1 Maja zostało określone ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Orzysz. Zakres opracowania obejmuje 3 odcinki o różnej intensywności istniejącej zabudowy:

- trasa zasadnicza PT-KT długości 0,685km
- odcinek dojazdowy PT1-KT1 długości 0,072km
- odcinek dojazdowy PT2-KT2 długości 0,112km

Końcowy odcinek trasy zasadniczej na długości około 250m stanowi teren naturalny z wyznaczonym geodezyjnie pasem drogowym pod ulicę po którym odbywa się dojazd do wydzielonych działek budowlanych.

Istniejąca intensywność zabudowy na pozostałych odcinkach ulicy 1 Maja nie przekracza 30% i podlega sukcesywnym zmianom wraz z realizacją zabudowy mieszkaniowej.

Pod budowę ulicy 1 Maja został zabezpieczony teren pozwalający na pomieszczenie wszystkich projektowanych elementów ulicy w granicach pasa drogowego.

3.2. Urządzenia obce w pasie drogowym.

W pasie drogowym trasy zasadniczej na długości około 450m i odcinków dojazdowych występują obecnie następujące elementy infrastruktury naziemnej i podziemnej:

- Sieć kanalizacji sanitarnej z przyłączami
- Sieć wodociągowa z przyłączami
- Napowietrzna linia NN
- Kablowa sieć telekomunikacyjna

Na pozostałej części ulicy 1 Maja od km 0+450 obecnie zasilanie energetyczne, sieć wodno-kanalizacyjna jest na etapie projektowania według opracowania innej jednostki projektowej.

3.3. Warunki gruntowo wodne i geotechniczne podłoża.

Warunki gruntowo – wodne podłoża zostały określone na podstawie badań geologicznych podłoża i opinii geotechnicznej sporządzonej przez UNI-GEO z Gołdapi. W podłożu zalegają do głębokości około 0,2-0,3m warstwa gleby oraz miejscami nasyp niebudowlany. W końcowym odcinku ulicy 1 Maja lokalnie miąższość warstwy gruntów organicznych w podłożu osiąga wartość 0,8m. Poniżej tych warstw w podłożu dominują piaski drobne miejscami piaski pylaste średnio zagęszczone. Na odcinkach występowania w podłożu piasków pylastych i pyłów piaszczystych o potencjalnym charakterze wysadzinowym wskutek ukształtowania niwelety ulicy w nasypie warstwy te znajdują się poniżej granicy przemarzania i nie będą miały wpływu na nośność podłoża. Dla tak ukształtowanej niwelety podłoże gruntowe można zakwalifikować do grupy nośności G1.

3.4. Charakterystyka zabudowy i otoczenia drogi.

Na całej długości ulicy 1 Maja objętej projektem otoczenie stanowi jednorodzinna zabudowa mieszkaniowa. Na odcinku do km 0+430 zabudowa istniejąca i projektowana zlokalizowana jest po lewej stronie ulicy. Na odcinku od km 0+430 zgodnie z MPZT przewidziana jest zabudowa jednorodzinna obustronnie po obu stronach ulicy. Odcinki dojazdowe ulicy PT1-KT1 i PT2-KT2 są przewidziane do zabudowy obustronnej.

3.5 Istniejący pas drogowy .

Szerokość pasa drogowego ulicy 1 Maja na długości trasy zasadniczej wynosi przeważnie 12,0m. Odcinkowo od km 0+280 do km 0+430 szerokość pasa drogowego tej trasy wynosi 10,0m.

Na odcinkach dojazdowych szerokość pasa drogowego wyznaczona została na 9,0m z rozszerzeniami na końcach tras dla umożliwienia wykonania placów nawrotowych. Położenie tras ulicy 1 Maja na gruncie jest uwidocznione na załączniku graficznym Nr2 „Plan sytuacyjny”.

3.6. Charakterystyka zieleni.

Na powierzchni pasa drogowego ulicy 1 Maja objętej opracowaniem projektowym znajdują się nieliczne drzewa podlegające usunięciu w ramach robót przygotowawczych.

Drzewa gatunku sosna pospolita w ilości 18szt zlokalizowane są w końcowym odcinku trasy zasadniczej w postaci karłowatych samozasiewów.

Na całej długości trasy zasadniczej w pasie drogowym rośnie 8 drzew gatunku topola, brzoza i wierzba podlegających usunięciu. Na usunięcie przedmiotowych drzew uzyskano decyzje Starosty Piskiego.

3.7. Istniejące skrzyżowania .

Układ komunikacyjny całej ulicy 1 Maja obejmuje fragment ulicy o nawierzchni bitumicznej i ukształtowanym zagospodarowaniu otoczenia ulicy, oraz odcinki ulicy o nawierzchni gruntowej i różnym stopniu intensywności zabudowy mieszkaniowej w otoczeniu ulicy.

W zakresie opracowania obecnie występują dwa skrzyżowania trasy zasadniczej z odcinkami dojazdowymi. Połączenie projektowanego odcinka zasadniczego ulicy 1 Maja jest poza zakresem opracowania i jest niekorzystnie ukształtowane.

Dla poprawy bezpieczeństwa i lepszej rozpoznawalności geometrii skrzyżowania projektuje się przeniesienie włączenia odcinka zasadniczego do ulicy 1 Maja o istniejącej nawierzchni bitumicznej i dwujezdniowym układzie ulicy.

4.0 Opis przyjętych rozwiązań projektowych.

4.1. Przebieg trasy.

Ukształtowanie sytuacyjne ulicy 1 Maja zostało jednoznacznie określone w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego miasta Orzysz, zatwierdzonym Uchwałą Nr XXXVII/574/05 Rady Miejskiej w Orzyszu z dnia 26 października 2005r, ogłoszona w Dzienniku Urzędowym Województwa Warmińsko-Mazurskiego Nr 190 z dnia 28 listopada 2005r, poz.2046.

W ww. planie odcinek zasadniczy ulicy 1 Maja oznaczony jest symbolem KD natomiast odcinki PT1-KT1 i PT2- KT2 posiadają oznaczenie KW (drogi wewnętrzne).

Na swojej zasadniczej długości ulica 1 Maja posiada 5 załamań trasy o kątach zwrotu od 2,79^g do 100,46^g. Załamania trasy zasadniczej wyokrąglono odcinkami łuków kołowych o wartościach promieni odpowiednio:

W-1 , R=15,0m

W-2 , R=200,0m

W-3 , R=50,0m

W-4, załamanie na skrzyżowaniu o kącie zwrotu $\alpha = 100,46^\circ$

W-5, R=15,0m

W-6, R=45,0m

W km 0+219,0 występuje skrzyżowanie trasy zasadniczej ul. 1 Maja z odcinkiem dojazdowym oznaczonym PT1-KT1, natomiast w km 0+323,80 z odcinkiem dojazdowym PT2-KT2. W km 0+423,67 na wierzchołku W4 występuje zwrot trasy pod kątem prostym w lewo.

Krawędzie jezdni na skrzyżowaniu wyokrąglono odcinkami łuków kołowych o wartości promieni od R=6,0m do R=8,0m.

Lokalizacja i parametry wjazdów zostały przedstawione na załączniku graficznym „Plan sytuacyjny”

4.2. Niweleta projektowana drogi.

Niweletę projektowanej jezdni na odcinku objętym opracowaniem dostosowano do istniejącego przebiegu i zagospodarowania przyległego terenu mając na uwadze zapewnienie normatywnych wartości spadków podłużnych i promieni łuków kołowych.

Projektowane pochylenia podłużne niwelety zawierają się w następujących granicach:

dla trasy zasadniczej $i = 0,5-3,9\%$

dla trasy PT1-KT1 $i = 0,6-1,0\%$

dla trasy PT2-KT2 $i = 0,87-4,0\%$

Załamania niwelety wyokrąglono łukami pionowymi o w następujących przedziałach wielkości:

wklęsły $R_{\min} = 400\text{m}$, $R_{\max} = 2500\text{m}$

wypukły $R_{\min} = 600\text{m}$, $R_{\max} = 2500\text{m}$

Wysokościowo niweletę dowiązano do państwowej sieci wysokościowej w układzie Kronsztadt 86. Ukształtowanie wysokościowe projektowanych ulic przedstawiono na załączniku graficznym Nr 4 „Profil podłużny”.

4.3. Przekroje normalne.

Na długości objętej opracowaniem projektowym wystąpią następujące rodzaje przekrojów normalnych

Przekrój normalny nr 1-3 – póluliczny 0+000 do 0+424 trasa zasadnicza

- | | |
|---|---------|
| - szerokość jezdni zasadnicza | - 6,00m |
| - chodnik dla pieszych po stronie lewej | - 1,50m |
| - ścieżka rowerowa dwukierunkowa po stronie lewej | - 2,0m |
| - szerokość pobocza pop stronie prawej | - 0,75m |
| - przekrój daszkowy | - 2,0% |

Przekrój normalny nr 4 – uliczny 0+424 do 0+685 trasa zasadnicza i odcinki dojazdowej PT-1-KT1 i PT2-KT2.

- szerokość jezdni	- 6,0m
- obustronne chodniki dla pieszych.	- 2,0m
- szerokość pasa ruchu	- 3,0m
- przekrój jezdni daszkowy	- 2,0%

Odcinki dojazdowe zakończono placami manewrowymi o wymiarach :

PT1-KT1 13,50x13,30m

PT2-KT2 18,50x14,30

Elementy konstrukcyjne i lokalizacja na trasie przekrojów normalnych przedstawiono na załączniku graficznym Nr3 „Przekroje normalne” i Nr 2 „Plan sytuacyjny”

4.4. Chodnik dla pieszych.

Od skrzyżowania z ulicą 1 Maja o istniejącej nawierzchni bitumicznej i lewostronnym chodnikiem dla pieszych zaprojektowano do km 0+424 chodnik szerokości 1,5m po stronie lewej ulicy oddzielony od jezdni pasem zieleni i ścieżką rowerową zlokalizowaną przy krawędzi jezdni. Na odcinku do km 0+255 zaprojektowano pas rozdzielającej zieleni pomiędzy chodnikiem i ścieżką rowerową. Na odcinku 0+255 do km +424 projektowany chodnik przylega do projektowanej ścieżki rowerowej.

Docelowo lokalizacja ścieżki rowerowej przewidziana jest wzdłuż ściany lasu jako przedłużenie prostoliniowe poza wierzchołek W3. Ten odcinek nie jest objęty niniejszym opracowaniem projektowym.

Na dalszej długości trasy zasadniczej zaprojektowano chodnik obustronny z kostki brukowej betonowej szarej grubości 6cm. Na trasach dojazdowych PT1-KT-1 i PT2-KT2 zaprojektowano chodnik szerokości 1,50-2,0m obustronny do początków placów nawrotowych.

4.5. Ścieżka rowerowa.

Od km 0+015 do km 0+424 zaprojektowano ścieżkę rowerową dwukierunkową szerokości 2,0m przylegającą do jezdni.

Dla podkreślenia optycznej lokalizacji ścieżki rowerowej na całej jej długości zaprojektowano jednolitą nawierzchnię z czerwonej kostki betonowej bezfazowej grubości 8cm wyodrębnioną optycznie także na wysokości wjazdów na przyległe posesje.

4.6. Wjazdy indywidualne.

Wjazdy na posesję zaprojektowano z kostki betonowej fazowanej na powierzchni od krawędzi ścieżki rowerowej do granic pasa drogowego. Nawierzchnię wjazdów należy wykonać z kostki brukowej betonowej koloru grafitowego. Na połączeniach powierzchni wjazdów z projektowanymi chodnikami nie przewiduje się obramowania wjazdów lecz ukształtowanie ich powierzchni przez „schodkowanie” kostki szarej chodnika i grafitowej wjazdów.

4.7. Place manewrowe.

Na zakończeniach odcinków dojazdowych PT1-KT1 i PT2-KT2 będącymi ulicami bez przejazdu zaprojektowano place manewrowe do nawracania pojazdów mieszkańców i służb w zakresie obsługi nieruchomości. Ukształtowanie placów manewrowych zaprojektowano zgodnie z podziałem nieruchomości i MPZP. Geometrię i wymiary placów przedstawiono na rys. nr 2 „Plan sytuacyjny”

4.8. Konstrukcja nawierzchni jezdni.

Zaprojektowano nawierzchnię jezdni zasadniczej na ruch KR1 o następującym układzie warstw konstrukcyjnych.

Jezdnia na trasie zasadniczej i trasach dojazdowych

- 4cm warstwa ścieralna z AC11 S50/70
- 5cm warstwa wiążąca z AC11 W50/70
- 20cm podbudowa z mieszanki 50% kruszywa łamanego 0/31,5mm
- Istniejące podłoże grupy G1

Nawierzchnia wjazdów przez chodnik

- 8cm kostka brukowa betonowa fazowana (kolor antracyt)
- 5cm podsypka piaskowo-cementowa 4:1
- 15cm podbudowa z mieszanki 50% kruszywa łamanego 0/31,5mm
- Istniejące podłoże grupy G1

Nawierzchnia zjazdów przez pobocze - trasa zasadnicza

- 4cm warstwa ścieralna z AC11 S50/70
- 5cm warstwa wiążąca z AC11 W50/70
- 15cm podbudowa z mieszanki 50% kruszywa łamanego 0/31,5mm
- Istniejące podłoże grupy G1

Nawierzchnia ścieżki rowerowej

- 8cm kostka brukowa betonowa bezfazowa (kolor czerwony)
- 5cm podsypka piaskowo-cementowa 4:1
- 10cm podbudowa z mieszanki 50% kruszywa łamanego 0/31,5mm
- Istniejące podłoże grupy G1

Nawierzchnia chodnika

- 6cm kostka brukowa betonowa fazowana (kolor szary)
- 5cm podsypka piaskowo-cementowa 4:1
- 10cm podbudowa z mieszanki 50% kruszywa łamanego 0/31,5mm
- Istniejące podłoże grupy G1

Krawężnik betonowy wyniesiony 15x30cm , obniżony 15x22cm , obrzeże betonowe 8x30cm.

4.9. Odwodnienie projektowane pasa drogowego.

Dla odprowadzenia wód opadowych i roztopowych z projektowanych tras ulicy 1 Maja zaprojektowano elementy kanalizacji deszczowej według opracowania branży sanitarnej.

4.10. Roboty ziemne.

Roboty ziemne wynikają z projektowanego ukształtowania korpusu drogowego ulicy 1 Maja oraz grubości warstwy organicznej przewidzianej do usunięcia w ramach robót

przygotowawczych. Grunt pozyskany z wykopów w całości przewidziano do wykonania makroniwelacji terenu działki nr 152/84 i 152/83, oraz zapewnienia przykrycia projektowanego kolektora kanalizacji deszczowej na jego odpływie na teren działki nr 582/4.

Do wykorzystania na ten cel przewidziano również nadmiar gruntów organicznych ze zdjęcia humusu i wymiany podłoża pod drogę jak i projektowany kanał deszczowy na odcinku odpływowym.

Nasypy przewidziano w całości do wykonania z gruntu pozyskanego z dokopu.

4.11. Skrzyżowania i zjazdy

Wskutek budowy ulicy 1 Maja w zakresie objętym projektem powstaną trzy skrzyżowania wzajemnie krzyżujących się projektowanych i istniejących odcinków ulicy 1 Maja.

Wjazdy indywidualne przez chodnik projektuje się z betonowej kostki brukowej, natomiast zjazdy po stronie prawej na odcinku przekroju półulicznego z betonu asfaltowego.

Konstrukcja nawierzchni zjazdów bitumicznych jak dla jezdni zasadniczej.

Krawędzie zjazdów z asfaltobetonu wyokrąglić odcinkami łuków o promieniu

$R=4,0\text{m}$ jak pokazano na „Planie sytuacyjnym”

5.0. Opis wyburzeń i wywłaszczeń.

Realizacja projektowanej budowy ulicy 1 Maja nie wymaga wywłaszczeń pod projektowane elementy ulicy.

Roboty rozbiórkowe generalnie ograniczają się do rozbiórki istniejących nawierzchni i krawężników w obszarze włączenia projektowanej trasy zasadniczej z ulicą 1 Maja.

6.0. Urządzenia obce i zieleń.

6.1. Projektowana zieleń

Skarpy nasypów korpusu drogowego przewidziano do umocnienia warstwą humusu grubości 10cm z obsianiem nasionami traw. Projektowany pas zieleni oddzielający chodnik od ścieżki rowerowej wykonać w formie trawnika. Ewentualne nasadzenia krzewów i drzew w obrębie trawników do wykonania w okresie późniejszym po realizacji zabudowy nieruchomości przylegających po lewej stronie trasy zasadniczej.

Realizacja projektowanej budowy ulicy wymaga usunięcia 26szt. istniejących drzew o następującej lokalizacji określonej w zestawieniu tabelarycznym do przedmiaru w dalszej części projektu. Na usunięcie wskazanych drzew uzyskano decyzję Starosty Pińskiego. Zgoda na usunięcie drzew jest uwarunkowana nasadzeniami w ilości 40szt drzew gatunków rodzimych o wysokości 1,5m i obwodzie pnia 8-10cm mierzony na wysokości 1m.

7.0. Oznakowanie i elementy bezpieczeństwa .

Oznakowanie przebudowanej drogi na odcinku jej przebudowy przedstawiono w projekcie stałej organizacji ruchu będącym integralną częścią niniejszej dokumentacji.

Zestawienie znaków pionowych do ustawienia

L.p.	Symbol znaku	Znaczenie znaku	Ilość [szt]	Uwagi
1	A-7	„ustęp pierwszeństwa”	3	
2	A-11a	„próg zwalniający”	2	
3	B-33	„ograniczenie prędkości”	2	30km/h
4	B-33	„ograniczenie prędkości”	2	20km/h
5	B-34	„koniec ograniczenie prędkości”	1	30km/h
6	C-13	„droga dla rowerów”	2	
7	C-13a	„koniec droga dla rowerów”	2	
8	C-16	„droga dla pieszych”	2	
9	C-16a	„koniec droga dla pieszych”	1	
10	C-13/16	„droga dla pieszych i rowerów”	2	
11	D-1	„droga z pierwszeństwem”	6	
12	D-2	„koniec drogi z pierwszeństwem”	1	
13	D-4a	„droga bez przejazdu”	3	
14	D-6	„przejście dla pieszych”	2	Folia II generacji
15	D-6b	„przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów”	6	
16	T-1	„tabliczka z podaniem odległości”	2	20m
Razem tablice znaków >0.3m ²			37	
Razem tablice znaków <0.3m ²			2	
Słupki stalowe fi 60mm			27	ocynkowane

Oznakowanie poziome w ulicy 1 Maja zasadniczo ogranicza się do oznakowania przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów należy wykonać zgodnie zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu.

8.0. Organizacja robót.

Organizacja ruchu na czas prowadzenia robót powinna być określona na etapie wykonawstwa w oparciu o zatwierdzony projekt organizacji ruchu uwzględniający przyjętą metodę wykonawstwa i organizacji robót przez wykonawcę.

9.0. Uwagi końcowe.

Punkty główne trasy określono w sposób bezwzględny przez podanie ich współrzędnych w układzie 2000. Wysokościowo zorientowano projektowane elementy do państwowej sieci wysokościowej w dowiązaniu do istniejących reperów i osnowy geodezyjnej w układzie wysokościowym Kronsztad 86.

Sporządził:

PROJEKTANT
mgr inż. Krzysztof Bawezuk
upr. w zakresie dróg i nawierzchni
Iotnisk Nr SUW-83/93

TABELA ROBÓT ZIEMNYCH – trasa zasadnicza

Zał. nr 1.1

Kilometr	Hektometr	Powierzchnia wykopu m ² .	Powierzchnia średnia m ² .	Odległość m	Objętość mię-dzy przekrojami m ³	Objętość wyko-pu narastająco m ³	Powierzchnia nasypu m ² .	Powierzchnia średnia m ² .	Objętość mię-dzy przekrojami m ³	Objętość nasypu narastająco m ³
0	0,00	0,00					0,53			
0	4,50	5,13	2,57	4,50	11,54	11,54		1,59	7,13	7,13
0	10,00	0,00	2,57	5,50	14,11	25,65	2,64			
0	15,00	0,00					8,76	5,70	31,35	38,48
0	30,00	0,00	0,00	5,00	0,00	25,65		9,55	47,75	86,23
0	54,00	0,55	0,00	15,00	0,00	25,65	10,34	6,73	100,95	187,18
0	67,00	1,38	0,28	24,00	6,60	32,25	3,12	2,03	48,72	235,90
0	78,00	1,00	0,97	13,00	12,55	44,80	0,94	0,78	10,08	245,98
0	94,00	0,86	1,19	11,00	13,09	57,89	0,61	0,65	7,15	253,13
0	100,00	0,37	0,93	16,00	14,88	72,77	0,69	0,76	12,08	265,21
0	110,00	0,19	0,62	6,00	3,69	76,46	0,82	2,48	14,85	280,06
0	134,00	0,20	0,28	10,00	2,80	79,26	4,13	3,70	36,95	317,01
0	150,00	0,00	0,20	24,00	4,68	83,94	3,26	3,46	82,92	399,93
0	160,00	1,08	0,10	16,00	1,60	85,54	3,65	3,84	61,44	461,37
0	180,00	0,29	0,54	10,00	5,40	90,94	4,03	2,66	26,60	487,97
0	192,00	0,02	0,69	20,00	13,70	104,64	1,29	2,16	43,10	531,07
0	200,00	0,00	0,16	12,00	1,86	106,50	3,02	3,04	36,42	567,49
0	219,00	2,40	0,01	8,00	0,08	106,58	3,05	3,56	28,44	595,93
0	230,00	0,98	1,20	19,00	22,80	129,38	4,06	2,12	40,19	636,11
0	243,00	4,01	1,69	11,00	18,59	147,97	0,17	0,58	6,33	642,44
0	255,00	3,33	2,50	13,00	32,44	180,40	0,98	0,49	6,37	648,81
0	270,00	2,92	3,67	12,00	44,04	224,44	0,00	0,52	6,24	655,05
0	288,00	1,00	3,13	15,00	46,88	271,32	1,04	1,25	18,68	673,72
0	300,00	0,11	1,96	18,00	35,28	306,60	1,45	1,46	26,19	699,91
0	323,80	0,00	0,56	12,00	6,66	313,26	1,46	1,25	14,94	714,85
0	346,00	0,25	0,06	23,80	1,31	314,56	1,03	1,70	40,34	755,19
0	365,00	0,18	0,13	22,20	2,78	317,34	2,36	1,52	33,74	788,94
0	385,00	0,64	0,22	19,00	4,09	321,42	0,68	1,83	34,68	823,61
0	400,00	2,06	0,41	20,00	8,20	329,62	2,97	1,91	38,10	861,71
0	423,67	3,14	1,35	15,00	20,25	349,87	0,84	1,07	15,98	877,69
0	435,00	0,00	2,60	23,67	61,54	411,42	1,29	0,65	15,27	892,95
			1,57	11,33	17,79	429,20	0,00	2,48	28,10	921,05
							4,96			

TABELA ROBÓT ZIEMNYCH – trasa zasadnicza

Zał. nr 1.1

Kilometr	Hektometr	Powierzchnia wykupu m ² .	Powierzchnia średnia m ² .	Odległość m	Objętość między przekrojami m ³	Objętość wykupu narastająco m ³	Powierzchnia nasypu m ² .	Powierzchnia średnia m ² .	Objętość między przekrojami m ³	Objętość nasypu narastająco m ³
0	435,00	0,00				429,20	4,96			921,05
0	445,00	0,00	0,00	10,00	0,00	429,20	6,21	5,59	55,85	976,90
0	460,00	0,00	0,00	15,00	0,00	429,20	6,81	6,51	97,65	1074,55
0	473,00	0,00	0,00	13,00	0,00	429,20	4,86	5,84	75,86	1150,41
0	500,00	0,04	0,02	27,00	0,54	429,74	2,48	3,67	99,09	1249,50
0	528,00	2,03	1,04	28,00	28,98	458,72	0,03	1,26	35,14	1284,64
0	550,00	1,07	1,55	22,00	34,10	492,82	0,50	0,27	5,83	1290,47
0	565,00	0,46	0,77	15,00	11,48	504,30	2,89	1,70	25,43	1315,89
0	587,00	0,00	0,23	22,00	5,06	509,36	19,01	10,95	240,90	1556,79
0	612,00	0,00	0,00	25,00	0,00	509,36	29,05	24,03	600,75	2157,54
0	633,00	0,00	0,00	21,00	0,00	509,36	21,60	25,33	531,83	2689,37
0	642,00	0,00	0,00	9,00	0,00	509,36	12,15	16,88	151,88	2841,24
0	676,00	1,28	0,64	34,00	21,76	531,12	0,62	6,39	217,09	3058,33
0	685,00	0,53	0,91	9,00	8,15	539,3	1,21	0,92	8,24	3066,6

TABELA ROBÓT ZIEMNYCH trasa PT1-KT1

Załącznik nr 1.2

Kilometr	Hektometr	Powierzchnia wykupu m ² .	Powierzchnia średnia m ² .	Odległość m	Objętość między przekrojami m ³	Objętość wykupu narastająco m ³	Powierzchnia nasypu m ² .	Powierzchnia średnia m ² .	Objętość między przekrojami m ³	Objętość nasypu narastająco m ³
0	0,00	2,29					0,00			
0	12,00	1,29	1,79	12,00	21,48	21,48	0,00	0,00	0,00	0,00
0	24,50	0,29	0,79	12,50	9,88	31,36	1,45	0,73	9,06	9,06
0	38,00	1,22	0,76	13,50	10,19	41,55	0,00	0,73	9,79	18,85
0	53,00	1,22	1,22	15,00	18,30	59,85	0,00	0,00	0,00	18,85
0	67,00	1,12	1,17	14,00	16,38	76,23	0,00	0,08	1,12	19,97
0	72,78	0,32	0,72	5,78	4,16	80,4	0,16	0,55	3,15	23,1
							0,93			

TABELA ROBÓT ZIEMNYCH trasa PT2-KT2

Załącznik nr 1.3

Kilometr	Hektometr	Powierzchnia wykupu m ² .	Powierzchnia średnia m ² .	Odległość m	Objętość między przekrojami m ³	Objętość wykupu narastająco m ³	Powierzchnia nasypu m ² .	Powierzchnia średnia m ² .	Objętość między przekrojami m ³	Objętość nasypu narastająco m ³
0	0,00	0,00					2,06			
0	11,00	0,40	0,20	11,00	2,20	2,20	1,05	1,56	17,11	17,11
0	25,00	0,51	0,46	14,00	6,37	8,57	1,04	1,05	14,63	31,74
0	40,00	0,33	0,42	15,00	6,30	14,87	1,23	1,14	17,03	48,76
0	50,00	0,70	0,52	10,00	5,15	20,02	0,83	1,03	10,30	59,06
0	73,00	1,30	1,00	23,00	23,00	43,02	0,30	0,57	13,00	72,06
0	92,00	1,04	1,17	19,00	22,23	65,25	0,39	0,35	6,56	78,61
0	102,00	1,14	1,09	10,00	10,90	76,15	0,25	0,32	3,20	81,81
0	112,50	0,00	0,57	10,50	5,99	82,1	1,79	1,02	10,71	92,5

TABELA HUMUSOWANIA - trasa zasadnicza

Zał. nr 2.1

Kilometr	Hektometr	Powierzchnia zdjęcia humusu m ² .	Powierzchnia średnia m ²	Odległość m	Objętość mię- dzy przekrojami m ³	Objętość zdie- cia humusu narastająco m ³	Szerokość humusowania skarp m	Szerokość średnia m.	Powierzchnia między przekro- jami m ²	Powierzchnia humusowania skarp narasta- jąco m ²
0	0,00	0,00					9,00			
0	4,50	0,00	0,00	4,50	0,00	0,00		4,50	20,25	20,25
0	10,00	3,30	1,65	5,50	9,08	9,08	0,00	1,70	9,35	29,60
0	15,00	2,60	2,95	5,00	14,75	23,83	3,40	4,10	20,50	50,10
0	30,00	1,40	2,00	15,00	30,00	53,83	4,80	3,25	48,75	98,85
0	54,00	1,25	1,33	24,00	31,80	85,63	1,70	1,45	34,80	133,65
0	67,00	1,04	1,15	13,00	14,89	100,51	1,20	0,60	7,80	141,45
0	78,00	0,84	0,94	11,00	10,34	110,85	0,00	0,00	0,00	141,45
0	94,00	0,98	0,91	16,00	14,56	125,41	0,00	0,25	4,00	145,45
0	100,00	3,14	2,06	6,00	12,36	137,77	0,50	0,50	3,00	148,45
0	110,00	2,02	2,58	10,00	25,80	163,57	0,50	2,05	20,50	168,95
0	134,00	2,33	2,18	24,00	52,20	215,77	3,60	3,85	92,40	261,35
0	150,00	2,00	2,17	16,00	34,64	250,41	4,10	3,30	52,80	314,15
0	160,00	1,62	1,81	10,00	18,10	268,51	2,50	2,50	25,00	339,15
0	180,00	2,13	1,88	20,00	37,50	306,01	2,50	3,05	61,00	400,15
0	192,00	2,41	2,27	12,00	27,24	333,25	3,60	2,80	33,60	433,75
0	200,00	1,95	2,18	8,00	17,44	350,69	2,00	2,00	16,00	449,75
0	219,00	0,68	1,32	19,00	24,99	375,68	2,00	1,10	20,90	470,65
0	230,00	1,22	0,95	11,00	10,45	386,13	0,20	1,45	15,95	486,60
0	243,00	1,57	1,40	13,00	18,14	404,26	2,70	2,10	27,30	513,90
0	255,00	1,81	1,69	12,00	20,28	424,54	1,50	2,20	26,40	540,30
0	270,00	2,82	2,32	15,00	34,73	459,27	2,90	2,00	30,00	570,30
0	288,00	1,51	2,17	18,00	38,97	498,24	1,10	1,30	23,40	593,70
0	300,00	0,75	1,13	12,00	13,56	511,80	1,50	1,00	12,00	605,70
0	323,80	0,78	0,77	23,80	18,21	530,00	0,50	0,55	13,09	618,79
0	346,00	0,79	0,79	22,20	17,43	547,43	0,60	1,05	23,31	642,10
0	365,00	1,90	1,35	19,00	25,56	572,98	1,50	2,00	38,00	680,10
0	385,00	1,30	1,60	20,00	32,00	604,98	2,50	1,35	27,00	707,10
0	400,00	2,00	1,65	15,00	24,75	629,73	0,20	0,70	10,50	717,60
0	423,67	0,55	1,28	23,67	30,18	659,91	1,20	1,50	35,51	753,11
0	435,00	3,33	1,94	11,33	21,98	681,89	1,80	2,65	30,02	783,13
							3,50			

TABELA HUMUSOWANIA - trasa zasadnicza

Zał. nr 2.1

Kilometr	Hektometr	Powierzchnia zdjęcia humusu m ²	Powierzchnia średnia m ²	Odległość m	Objętość mie- dzy przekrojami m ³	Objętość zdej- cia humusu narastająco m ³	Szerokość humusowania skarp m	Szerokość średnia m.	Powierzchnia między przekro- jami m ²	Powierzchnia humusowania skarp narasta- jąco m ²
0	435,00	3,33				681,89	3,50			783,13
0	445,00	4,13	3,73	10,00	37,30	719,19		3,75	37,50	820,63
0	460,00	2,72	3,43	15,00	51,38	770,57	4,00	4,20	63,00	883,63
0	473,00	2,64	2,68	13,00	34,84	805,41	4,40	4,20	54,60	938,23
0	500,00	2,67	2,66	27,00	71,69	877,09	4,00	4,05	109,35	1047,58
0	528,00	2,42	2,55	28,00	71,26	948,35	4,10	3,85	107,80	1155,38
0	550,00	2,46	2,44	22,00	53,68	1002,03	3,60	3,20	70,40	1225,78
0	565,00	3,20	2,83	15,00	42,45	1044,48	2,80	3,70	55,50	1281,28
0	587,00	8,39	5,80	22,00	127,49	1171,97	4,60	6,75	148,50	1429,78
0	612,00	11,88	10,14	25,00	253,38	1425,35	8,90	9,70	242,50	1672,28
0	633,00	9,11	10,50	21,00	220,40	1645,74	10,50	9,75	204,75	1877,03
0	642,00	6,21	7,66	9,00	68,94	1714,68	9,00	7,90	71,10	1948,13
0	676,00	2,50	4,36	34,00	148,07	1862,75	6,80	5,15	175,10	2123,23
0	685,00	2,49	2,50	9,00	22,46	1885,2	3,50	3,40	30,60	2153,8
							3,30			

TABELA HUMUSOWANIA trasa PT1-KT1

Zał. nr 2.2

Kilometr	Hektometr	Powierzchnia zdjęcia humusu m ²	Powierzchnia średnia m ²	Odległość m	Objętość mi- ędzy przekrojami m ³	Objętość zdie- cia humusu narastająco m ³	Szerokość humusowania skarp m	Szerokość średnia m.	Powierzchnia między przekro- jami m ²	Powierzchnia humusowania skarp narasta- jąco m ²
0	0,00	0,00					0,00			
0	12,00	1,18	0,59	12,00	7,08	7,08	0,00	0,00	0,00	0,00
0	24,50	1,26	1,22	12,50	15,25	22,33	1,00	0,50	6,25	6,25
0	38,00	1,08	1,17	13,50	15,80	38,13	0,00	0,50	6,75	13,00
0	53,00	1,80	1,44	15,00	21,60	59,73	0,00	0,00	0,00	13,00
0	67,00	2,86	2,33	14,00	32,62	92,35	0,00	0,55	7,70	20,70
0	72,78	2,86	2,86	5,78	16,53	108,9	1,10	1,30	7,51	28,2
							1,50			

TABELA HUMUSOWANIA trasa PT2-KT2

Zał. nr 2.3

Kilometr	Hektometr	Powierzchnia zdjęcia humusu m ²	Powierzchnia średnia m ²	Odległość m	Objętość mi- ędzy przekrojami m ³	Objętość zdie- cia humusu narastająco m ³	Szerokość humusowania skarp m	Szerokość średnia m.	Powierzchnia między przekro- jami m ²	Powierzchnia humusowania skarp narasta- jąco m ²
0	0,00	0,00					0,00			
0	11,00	0,97	0,49	11,00	5,34	5,34	0,70	0,35	3,85	3,85
0	25,00	0,98	0,98	14,00	13,65	18,99	1,40	1,05	14,70	18,55
0	40,00	0,92	0,95	15,00	14,25	33,24	0,00	0,70	10,50	29,05
0	50,00	0,94	0,93	10,00	9,30	42,54	0,60	0,30	3,00	32,05
0	73,00	0,83	0,89	23,00	20,36	62,89	0,50	0,55	12,65	44,70
0	92,00	1,40	1,12	19,00	21,19	84,08	0,70	0,60	11,40	56,10
0	102,00	3,43	2,42	10,00	24,15	108,23	1,20	0,95	9,50	65,60
0	112,50	3,24	3,34	10,50	35,02	143,2	4,20	2,70	28,35	94,0

TABELA PLANTOWANIA SKARP – trasa zasadnicza

Zał. nr 3.1

Kilometr	Hektometr	Szerokość plantowania wykopu m.	Szerokość średnia m	Odległość m	Powierzchnia między przekro- jami m ²	Powierzchnia plant. Wykopu narastająco m ²	Szerokość plantowania nasypu m	Szerokość średnia m.	Powierzchnia między przekro- jami m ²	Powierzchnia plantowania nasypu narasta- jąco m ²
0	0,00	0,00					9,00			
			0,00	4,50	0,00	0,00		4,50	20,25	20,25
0	4,50	0,00					0,00			
			0,00	5,50	0,00	0,00		1,90	10,45	30,70
0	10,00	0,00					3,80			
			0,00	5,00	0,00	0,00		5,40	27,00	57,70
0	15,00	0,00					7,00			
			0,00	15,00	0,00	0,00		4,25	63,75	121,45
0	30,00	0,00					1,50			
			0,00	24,00	0,00	0,00		1,70	40,80	162,25
0	54,00	0,00					1,90			
			0,00	13,00	0,00	0,00		1,05	13,65	175,90
0	67,00	0,00					0,20			
			0,00	11,00	0,00	0,00		0,55	6,05	181,95
0	78,00	0,00					0,90			
			0,00	16,00	0,00	0,00		1,05	16,80	198,75
0	94,00	0,00					1,20			
			0,00	6,00	0,00	0,00		2,20	13,20	211,95
0	100,00	0,00					3,20			
			0,00	10,00	0,00	0,00		3,15	31,50	243,45
0	110,00	0,00					3,10			
			0,00	24,00	0,00	0,00		3,60	86,40	329,85
0	134,00	0,00					4,10			
			0,00	16,00	0,00	0,00		3,05	48,80	378,65
0	150,00	0,00					2,00			
			0,00	10,00	0,00	0,00		1,85	18,50	397,15
0	160,00	0,00					1,70			
			0,00	20,00	0,00	0,00		3,55	71,00	468,15
0	180,00	0,00					5,40			
			0,00	12,00	0,00	0,00		4,20	50,40	518,55
0	192,00	0,00					3,00			
			0,00	8,00	0,00	0,00		2,85	22,80	541,35
0	200,00	0,00					2,70			
			0,00	19,00	0,00	0,00		1,80	34,20	575,55
0	219,00	0,00					0,90			
			0,65	11,00	7,15	7,15		1,50	16,50	592,05
0	230,00	1,30					2,10			
			1,70	13,00	22,10	29,25		1,05	13,65	605,70
0	243,00	2,10					0,00			
			2,20	12,00	26,40	55,65		1,20	14,40	620,10
0	255,00	2,30					2,40			
			2,05	15,00	30,75	86,40		2,40	36,00	656,10
0	270,00	1,80					2,40			
			1,80	18,00	32,40	118,80		1,75	31,50	687,60
0	288,00	1,80					1,10			
			0,90	12,00	10,80	129,60		1,90	22,80	710,40
0	300,00	0,00					2,70			
			0,00	23,80	0,00	129,60		2,00	47,60	758,00
0	323,80	0,00					1,30			
			0,00	22,20	0,00	129,60		1,45	32,19	790,19
0	346,00	0,00					1,60			
			0,00	19,00	0,00	129,60		1,85	35,15	825,34
0	365,00	0,00					2,10			
			0,45	20,00	9,00	138,60		1,65	33,00	858,34
0	385,00	0,90					1,20			
			1,40	15,00	21,00	159,60		1,60	24,00	882,34
0	400,00	1,90					2,00			
			2,20	23,67	52,07	211,67		1,00	23,67	906,01
0	423,67	2,50					0,00			
			1,25	11,33	14,16	225,84		1,75	19,83	925,84
0	435,00	0,00					3,50			

TABELA PLANTOWANIA SKARP – trasa zasadnicza

Zał. nr 3.1

Kilometr	Hektometr	Szerokość plantowania wykopu m.	Szerokość średnia m	Odległość m	Powierzchnia między przekro- jami m ²	Powierzchnia plant. Wykopu narastająco m ²	Szerokość plantowania nasypu m	Szerokość średnia m.	Powierzchnia między przekro- jami m ²	Powierzchnia plantowania nasypu narasta- jąco m ²
0	435,00	0,00				225,84	3,50			925,84
0	445,00	0,00	0,00	10,00	0,00	225,84	4,00	3,75	37,50	963,34
0	460,00	0,00	0,00	15,00	0,00	225,84	4,40	4,20	63,00	1026,34
0	473,00	0,00	0,00	13,00	0,00	225,84	4,00	4,20	54,60	1080,94
0	500,00	0,00	0,00	27,00	0,00	225,84	4,00	4,00	108,00	1188,94
0	528,00	3,60	1,80	28,00	50,40	276,24	0,00	2,00	56,00	1244,94
0	550,00	0,00	1,80	22,00	39,60	315,84	2,80	1,40	30,80	1275,74
0	565,00	0,00	0,00	15,00	0,00	315,84	4,60	3,70	55,50	1331,24
0	587,00	0,00	0,00	22,00	0,00	315,84	8,90	6,75	148,50	1479,74
0	612,00	0,00	0,00	25,00	0,00	315,84	10,50	9,70	242,50	1722,24
0	633,00	0,00	0,00	21,00	0,00	315,84	9,00	9,75	204,75	1926,99
0	642,00	0,00	0,00	9,00	0,00	315,84	6,80	7,90	71,10	1998,09
0	676,00	1,80	0,90	34,00	30,60	346,44	1,60	4,20	142,80	2140,9
0	685,00	0,00	0,90	9,00	8,10	354,5	3,30	2,45	22,05	2162,9

TABELA PLANTOWANIA SKARP trasa PT1-KT1

Zał. nr 3.2

Kilometr	Hektometr	Szerokość plantowania wykupu m.	Szerokość średnia m	Odległość m	Powierzchnia między przekrojami m ²	Powierzchnia plant. Wykupu narastająco m ²	Szerokość plantowania nasypu m	Szerokość średnia m.	Powierzchnia między przekrojami m ²	Powierzchnia plantowania nasypu narastająco m ²
0	0,00	0,00					0,00			
0	12,00	0,00	0,00	12,00	0,00	0,00	3,80	1,90	22,80	22,80
0	24,50	0,00	0,00	12,50	0,00	0,00	6,40	5,10	63,75	86,55
0	38,00	0,00	0,00	13,50	0,00	0,00	9,40	7,90	106,65	193,20
0	53,00	0,00	0,00	15,00	0,00	0,00	5,70	7,55	113,25	306,45
0	67,00	0,00	0,00	14,00	0,00	0,00	3,50	4,60	64,40	370,85
0	72,78	0,00	0,00	5,78	0,00	0,00	2,80	3,15	18,21	389

TABELA PLANTOWANIA SKARP trasa PT2-KT2

Zał. nr 3.3

Kilometr	Hektometr	Szerokość plantowania wykupu m.	Szerokość średnia m	Odległość m	Powierzchnia między przekrojami m ²	Powierzchnia plant. Wykupu narastająco m ²	Szerokość plantowania nasypu m	Szerokość średnia m.	Powierzchnia między przekrojami m ²	Powierzchnia plantowania nasypu narastająco m ²
0	0,00	0,00					0,00			
0	11,00	0,00	0,00	11,00	0,00	0,00	0,70	0,35	3,85	3,85
0	25,00	0,00	0,00	14,00	0,00	0,00	1,20	0,95	13,30	17,15
0	40,00	0,00	0,00	15,00	0,00	0,00	0,00	0,60	9,00	26,15
0	50,00	0,00	0,00	10,00	0,00	0,00	0,90	0,45	4,50	30,65
0	73,00	0,00	0,00	23,00	0,00	0,00	0,50	0,70	16,10	46,75
0	92,00	0,00	0,00	19,00	0,00	0,00	0,70	0,60	11,40	58,15
0	102,00	0,00	0,00	10,00	0,00	0,00	1,10	0,90	9,00	67,15
0	112,50	0,00	0,00	10,50	0,00	0,00	7,10	4,70	49,35	116,5

Zestawienie robót na zjazdach gospodarczych
Ulica 1 Maja odcinek zasadniczy

Lp.	Lokalizacja (kilometraż)	Strona drogi	Nawierzchnia z betonu asfaltowego gr. 12 cm	Nawierzchnia z kostki betonowej gr. 8cm	Podbudowa gr.15 cm z mieszanki kruszywa	Uwagi
			(m ²)		(m ²)	
1	0+023,3	L		96,7	114,7	Zj do przepompowni
2	0+025,0	P	11,4	0	12,0	Zjazd na dz. 129/7
3	0+067,5	L		12,2	22,2	wjazd na dz. 152/24
4	0+077,0	L		12,2	22,2	
5	0+084,6	L		12,2	22,2	wjazd na dz. 152/25
6	0+094,0	L		12,2	22,2	
7	0+099,7	L		34,9	48,9	wjazd na dz. 152/48
8	0+120,0	L		24,0	42,0	wjazd na dz. 152/49 i 152/50
9	0+135,0	P	15,4	0	16,1	zjazd na dz. 152/45 i 152/35
10	0+159,8	L		12,0	22,0	wjazd na dz. 152/51
11	0+170,0	L		12,0	22,0	wjazd na dz. 582/4
12	0+192,0	L		10,9	20,9	wjazd na dz. 152/53
13	0+242,7	L		12,0	22,0	wjazd na dz. 152/57
14	0+260,0	P	11,7	0	12,3	Zjazd na dz. nr 152/59
15	0+274,2	L		24,0	42,0	wjazd na dz. 152/58 i 152/61
16	0+300,0	L		6,0	16,0	wjazd na dz. 152/62
17	0+346,0	L		6,0	16,0	wjazd na dz. 152/69
18	0+369,0	L		6,0	16,0	wjazd na dz. 152/70
19	0+387,0	L		6,2	16,2	wjazd na dz. 152/71
20	0+398,0	L		6,0	16,0	wjazd na dz. 152/72
21	0+459,7	L		10,8	10,8	wjazd na dz. 152/65
22	0+490,0	L		12,7	12,7	wjazd na dz. 582/3
23	0+508,0	P		14,7	14,7	wjazd na dz. 152/99
24	0+510,0	L		15,0	15,0	wjazd na dz. 152/80
25	0+535,0	L		15,0	15,0	wjazd na dz. 152/81
26	0+551,0	P		15,0	15,0	wjazd na dz. 152/98
27	0+560,0	L		15,0	15,0	wjazd na dz. 152/82
28	0+586,0	L		15,0	15,0	wjazd na dz. 152/83
29	0+591,0	P		15,0	15,0	wjazd na dz. 152/97
30	0+608,0	L		15,0	15,0	wjazd na dz. 152/84
31	0+631,0	P		15,0	15,0	wjazd na dz. 152/96
32	0+634,0	L		15,0	15,0	wjazd na dz. 152/86
33	0+658,0	L		15,0	15,0	wjazd na dz. 152/86
34	0+664,0	L		15,0	15,0	wjazd na dz. 152/87
35	0+664,0	P		15,0	15,0	wjazd na dz. 152/95
Razem trasa zasadnicza			38,5	522,7	762,1	
TRASA PT1-KT1						
36	0+036,2	P		10,2	10,2	wjazd na dz. 152/57
37	0+038,8	L		9,0	9,0	wjazd na dz. 152/52
Razem trasa PT1-KT1				19,2	19,2	

TRASA PT2-KT2						
38	0+028,5	L		9,0	9,0	wjazd na dz. 152/62
39	0+039,5	L		10,0	10,0	wjazd na dz. 152/78
40	0+053,0	L		7,0	7,0	wjazd na dz. 152/64
41	0+065,2	P		7,9	7,9	wjazd na dz. 152/68
42	0+074,0	L		7,0	7,0	wjazd na dz. 152/60
43	0+090,0	P		8,4	8,4	wjazd na dz. 152/67
Razem trasa PT2-KT2				49,3	49,3	
Razem wjazdy			38,5	591,2	830,6	

Uwaga: Lokalizacja zjazdów na posesje niezabudowane może ulec zmianie na wniosek właściciela w dostosowaniu do projektu zagospodarowania działki na etapie wykonawstwa. Obliczone ilości i powierzchnie służą do celów przedmiarowych.