

PROJEKTOWANIE, NADZOROWANIE KIEROWANIE, BUDOWA w zakresie INFRASTRUKTURY I BUDOWLI DROGOWYCH		GRUPA PROJEKTOWA PROGROUP mgr inż. Krzysztof Cichocki	
Posada, ul. Asnyka 8, 62-530 Kazimierz Biskupi NIP: 6651636699, Regon 302717514, tel. 668 355 977, gp.progroup@op.pl			
PROJEKT TECHNICZNY			
Nazwa inwestycji:	BUDOWA DROGI GMINNEJ W M. SZCZEPIDŁO		
Lokalizacja inwestycji:	Jedn. ewid. Krzymów 301006_2, obr. ewid. Szczepidło 0023, dz. nr 105, 142, 146, 116, 117, 124, 125, 126, 131, 132/1, 132/2, 143, 139, 140		
Inwestor:	GMINA KRZYMÓW ul. Kościelna 2; 62-513 Krzymów		
BRANŻA:	Drogowa		
Spis zawartości – strona druga			
Projektował:		Sprawdzający:	
imię , nazwisko, tyt.:	mgr inż. Krzysztof Cichocki	imię , nazwisko, tyt.:	mgr inż. Sylwia Cichocka
spec. i nr uprawnień:	drogowa: WKP/0292/POOD/12	spec. i nr uprawnień:	drogowa; WKP/0092/PWOD/13
Nr egz.: 1		Data: czerwiec 2024 r.	

Spis zawartości:

Spis zawartości:	2
CZĘŚĆ OPISOWA do projektu technicznego:	3
1. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE I KONSTRUKCYJNE OBIEKTU.....	3
2. TECHNOLOGIA ROBÓT	4
CZĘŚĆ RYSUNKOWA:.....	7
1. Plan sytuacyjny – rys. D-2	7
2. Przekrój podłużny – rys. D-3.....	8
3. Przekroje konstrukcyjne – rys. D-4.1.....	9
4. Przekroje konstrukcyjne – rys. D-4.2.....	10

CZĘŚĆ OPISOWA do projektu technicznego:

1. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE I KONSTRUKCYJNE OBIEKTU

1.1. Projektowane elementy

Zaprojektowano drogę jednojezdniową o przekroju drogowym z jezdnią o nawierzchni z betonu asfaltowego o szer. 4,5m z obustronnymi poboczami gruntowymi o szer. 0,75m wzmocnionymi kruszywem kamiennym, budowę zjazdów indywidualnych z kruszywa kamiennego o szer. 4,5m połączonych z jezdnią za pomocą skosów w stosunku 1,5x1,5m, planuje się również wykonanie oznakowania pionowego oraz uporządkowanie projektowanego pasa drogowego poprzez plantowanie i obsianie trawą. W celu połączenia rozpatrywanej drogi z istniejącą drogą gminną projektuje się przebudowę skrzyżowania poprzez poszerzenie wlotu i skorygowanie promieni skrętów o $R=6,0m$, natomiast w celu połączenia projektowanej drogi z istniejącą drogą wewnętrzną zaprojektowano skrzyżowanie typu zwykłego z promieniami wyokrągłych $R=5,0m$.

Parametry techniczne projektowanej drogi:

-	kategoria drogi:	gminna
-	klasa drogi:	D – Dojazdowa
-	długość:	496,6 m
-	szerokość jezdni:	4,5 m
-	szerokość zjazdów:	4,5 m
-	szerokość poboczy:	0,75 m
-	spadek poprzeczny jezdni:	2,0%, daszkowy
-	spadek poprzeczny pobocza:	8,0%, jednostronny od jezdni

1.2. Przekrój podłużny

Projektowana niweleta drogi składa się z 5 odcinków prostych oraz 4 punktów załamania niwelety, maksymalny spadek wynosi 1,18% minimalny spadek wynosi 0,26%.

Wysokości dla projektowanych elementów wyznaczono w oparciu o:

- rzędne istniejącej drogi gminnej o nawierzchni z betonu asfaltowego,
- rzędne istniejących zjazdów i dojeżdż,
- rzędne ukształtowania terenu i jezdni drogi wewnętrznej,
- uzyskanie niezbędnych pochyleń w celu odwodnienia.

1.3. Przekroje Konstrukcyjne

KONSTRUKCJA JEZDNI Z BETONU ASFALTOWEGO

- 1 - Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S dla ruchu KR2 gr. 5cm
- 2 - Górna warstwa podbudowy z kruszywa kamiennego 0-31,5mm gr. 8cm
- 3 - Dolna warstwa podbudowy z kruszywa kamiennego 0-63mm gr. 12cm
- 4 - Warstwa gruntu stabilizowanego cementem C 3/4 gr. gr. 10cm
- 5 - Warstwa odcinająca z piasku średnioziarnistego gr. 10cm
- 6 - Warstwa nasypu z piasku drobnego śr. gr 50 cm

KONSTRUKCJA ZJAZDU Z KRUSZYWA KAMIENNEGO

- 7 - Warstwa z kruszywa kamiennego 0-31,5mm gr. 15cm
- 8 - Warstwa gruntu stabilizowanego cementem C 3/4 gr. 10cm
- 9 - Warstwa odcinająca z piasku średnioziarnistego gr. 10cm

KONSTRUKCJA WZMOCNIONEGO POBOCZA GRUNTOWEGO

- 10 - Warstwa z kruszywa kamiennego gr. 10cm
- 11 - Warstwa z piasku średnioziarnistego gr. 10cm

Konstrukcję projektowanych nawierzchni przedstawiają przekroje konstrukcyjne rys. D-4.1 – D-4.2.

1.4. Roboty ziemne

W projekcie uwzględniono roboty ziemne pod projektowane nawierzchnie jezdni, poboczy i zjazdów oraz jako wykopy pod ewentualną wymianę gruntu. Wykopy wykonywane sposobem mechanicznym koparkami lub koparko-ładowarkami. Transport gruntu samochodami samowyładowczymi. Dno wykopów należy wykonać zgodnie ze spadkiem poprzecznym i podłużnym projektowanych elementów, a podłoże należy wyprofilować i zagęścić sprzętem wibracyjnym (walce, płyta, itp.) z uzyskaniem wymaganego wskaźnika zagęszczenia. Nasypy i zasypania wykonywać warstwowo sprzętem wibracyjnym z uzyskaniem odpowiedniego wskaźnika zagęszczenia.

1.5. Rozbiórki elementów dróg

Planuje się rozbiórkę nawierzchni z betonu asfaltowego i kruszywa kamiennego, rozbiórkę istniejących zjazdów.

2. TECHNOLOGIA ROBÓT

2.1. Wykonanie robót rozbiórkowych

Roboty rozbiórkowe elementów dróg, chodników, zjazdów i placów obejmują usunięcie z terenu budowy nawierzchni oraz podbudów. Dokumentacja kosztorysowa zawiera rozbiórki, obejmujący zakres prac rozbiórkowych, pomimo to Inspektor może polecić Wykonawcy sporządzenie dokumentacji, w której zostanie określony przewidziany odzysk materiałów.

Zaleca się roboty rozbiórkowe wykonywać ręcznie w sposób określony przez Inspektora.

Wszystkie elementy możliwe do powtórnego wykorzystania powinny być usuwane bez powodowania zbędnych uszkodzeń. O ile uzyskane elementy nie stają się własnością Wykonawcy, powinien on przewieźć je na miejsce określone lub wskazane przez Inwestora.

Doły (wykopy) powstałe po rozbiórce elementów dróg znajdujące się w miejscach, gdzie zgodnie z dokumentacją projektową będą wykonane wykopy drogowe, powinny być tymczasowo zabezpieczone. W szczególności należy zapobiec gromadzeniu się w nich wody opadowej.

2.2. Roboty pomiarowe i wyznaczenie punktów wysokościowych

W zakres robót pomiarowych, związanych z wyznaczeniem ulic, placów, chodników i punktów wysokościowych wchodzi:

- a) sprawdzenie wyznaczenia sytuacyjnego punktów głównych drogi i punktów wysokościowych,
- b) uzupełnienie sytuacji dodatkowymi punktami (punkty pośrednie),
- c) wyznaczenie przekrojów poprzecznych,
- d) zastabilizowanie punktów w sposób trwały, ochrona ich przed zniszczeniem oraz oznakowanie w sposób ułatwiający odszukanie i ewentualne odtworzenie.

2.3. Wykonanie, profilowanie i zagęszczenie koryta

Paliki lub szpilki do prawidłowego ukształtowania koryta w planie i profilu powinny być wcześniej przygotowane.

Paliki lub szpilki należy ustawiać w punktach charakterystycznych lub w inny sposób zaakceptowany przez Inspektora. Rozmieszczenie palików lub szpilek powinno umożliwiać naciągnięcie sznurków lub linek do wytyczenia robót w odstępach nie większych, niż co 10 metrów. Rodzaj sprzętu, a w szczególności jego moc należy dostosować do rodzaju gruntu, w którym prowadzone są roboty i do trudności jego odspojenia. Koryto można wykonywać ręcznie, gdy jego szerokość nie pozwala na zastosowanie maszyn, na przykład w przypadku wykonywania chodnika. Sposób wykonania musi być zaakceptowany przez Inspektora. Grunt odspoiony w czasie wykonywania koryta powinien być odwieziony na odkład w miejsce wskazane przez Inwestora. Przed przystąpieniem do profilowania podłoże powinno być oczyszczone ze wszelkich zanieczyszczeń. Do profilowania podłoża należy stosować równiarki, spycharki lub koparko-ładowarki. Bezpośrednio po profilowaniu podłoża należy przystąpić do jego zagęszczania. Zagęszczanie podłoża należy kontynuować do osiągnięcia wskaźnika zagęszczenia nie mniejszego od $I_s = 0,97-1,0$. Podłoże (koryto) po wyprofilowaniu i zagęszczeniu powinno być utrzymywane w dobrym stanie. Jeżeli po wykonaniu robót związanych z profilowaniem i zagęszczeniem podłoża nastąpi przerwa w robotach i Wykonawca nie przystąpi natychmiast do układania warstw nawierzchni, to powinien on zabezpieczyć podłoże przed nadmiernym zawilgoceniem, na przykład przez rozłożenie folii lub w inny sposób zaakceptowany przez Inspektora.

Jeśli nie zostanie to uczynione to wykonawca winien doprowadzić koryto do stanu zaakceptowanego przez Inspektora.

2.4. Wykonanie podbudowy z gruntu stabilizowanego cementem

Podbudowę z betonu cementowego / gruntu stabilizowanego cementem zaleca się wykonywać przy temperaturze powietrza od 5°C do 25°C. Dopuszcza się wykonywanie podbudowy w temperaturze powietrza powyżej 25°C pod warunkiem nieprzekroczenia temperatury mieszanki betonowej powyżej 30°C. Wykonywanie podbudowy w temperaturze poniżej 5°C dopuszcza się pod warunkiem stosowania zabiegów specjalnych, pozwalających na utrzymanie temperatury mieszanki betonowej powyżej 5°C przez okres co najmniej 3 dni. Betonowania nie można wykonywać podczas opadów deszczu. Wbudowanie mieszanki betonowej w podbudowę należy wykonywać ręcznie lub mechanicznie, przy zastosowaniu odpowiedniego sprzętu, zapewniającego równomierne rozłożenie masy oraz zachowanie jej jednorodności. Dopuszcza się ręczne wbudowywanie mieszanki betonowej przy wykonywaniu małych robót, w tym poszerzeń i robót o nieregularnych kształtach powierzchni, po uzyskaniu zgody Inżyniera. Do zagęszczania mieszanki betonowej w podbudowie należy stosować odpowiednie mechaniczne urządzenia wibracyjne, zapewniające jednolite jej zagęszczenie. Powierzchnia warstwy zagęszczonej powinna mieć jednolitą teksturę i połysk, a grube ziarna kruszywa powinny być widoczne lub powinny znajdować się bezpośrednio pod powierzchnią. Bezpośrednio po zagęszczeniu należy świeży beton zabezpieczyć przed wyparowaniem wody przez pokrycie jego powierzchni materiałami według punktu 2.2.8. Należy to wykonać przed upływem 90 min od chwili zakończenia zagęszczania. W przypadku pielęgnacji podbudowy wilgotną warstwą piasku lub grubej włókniny należy utrzymywać ją w stanie wilgotnym w czasie od siedmiu do dziesięciu dni. W przypadku gdy temperatura powietrza jest powyżej 25°C pielęgnację należy przedłużyć do 14 dni. Stosowanie innych środków do pielęgnacji podbudowy wymaga każdorazowej zgody Inżyniera.

2.5. Wykonanie podbudowy z tłucznia kamiennego

Podłoże pod podbudowę tłuczniową powinno spełniać wymagania określone SST. Podbudowa tłuczniowa powinna być ułożona na podłożu zapewniającym nieprzenikanie drobnych cząstek gruntu do warstwy podbudowy. Pod podbudowę tłuczniową powinna być ułożona warstwa odsączająca/odcinająca. W przypadku zastosowania pomiędzy warstwą podbudowy tłuczniowej a spoistym gruntem podłoża warstwy odcinającej albo odsączającej, powinien być spełniony warunek nieprzenikania cząstek drobnych. Podbudowa powinna być wytyczona w sposób umożliwiający jej wykonanie zgodnie z dokumentacją projektową lub według zaleceń Inżyniera, z tolerancjami określonymi w specyfikacjach. Paliki lub szpilki do prawidłowego ukształtowania podbudowy powinny być wcześniej przygotowane. Paliki lub szpilki powinny być ustawione w osi drogi i w rzędach równoległych do osi drogi lub w inny sposób zaakceptowany przez Inżyniera. Rozmieszczenie palików lub szpilek powinno umożliwiać naciągnięcie sznurków lub linek do wytyczenia robót w odstępach nie większych niż co 10 m. Minimalna grubość warstwy podbudowy z tłucznia nie może być po zagęszczeniu mniejsza od 1,5-krotnego wymiaru największych ziaren tłucznia. Maksymalna grubość warstwy podbudowy po zagęszczeniu nie może przekraczać 20 cm. Kruszywo grube powinno być rozłożone w warstwie o jednakowej grubości, przy użyciu układarki albo równiarki. Grubość rozłożonej warstwy luźnego kruszywa powinna być taka, aby po jej zagęszczeniu i zaklinowaniu osiągnęła grubość projektowaną. Kruszywo grube po rozłożeniu powinno być przywałowane dwoma przejściami walca statycznego, gładkiego o nacisku jednostkowym nie mniejszym niż 30 kN/m. Zagęszczanie podbudowy o przekroju daszkowym powinno rozpocząć się od krawędzi i stopniowo przesuwając się pasami podłużnymi, częściowo nakładającymi się w kierunku osi jezdni. Grubość warstwy luźnego kruszywa drobnego powinna być taka, aby wszystkie przestrzenie warstwy kruszywa grubego zostały wypełnione kruszywem drobnym. Jeżeli to konieczne, operacje rozkładania i wwibrowywanie kruszywa drobnego należy powtarzać aż do chwili, gdy kruszywo drobne przestanie penetrować warstwę kruszywa grubego. Po zagęszczeniu cały nadmiar kruszywa drobnego należy usunąć z podbudowy szczotkami tak, aby ziarna kruszywa grubego wystawały nad powierzchnię od 3 do 6 mm. Następnie warstwa powinna być przywałowana walcem statycznym gładkim o nacisku jednostkowym nie mniejszym niż 50 kN/m, albo walcem ogumionym w celu dogęszczenia kruszywa poluzowanego w czasie szczotkowania. Podbudowa po wykonaniu, a przed ułożeniem następnej warstwy, powinna być utrzymywana w dobrym stanie. Jeżeli Wykonawca będzie wykorzystywał, za zgodą Inżyniera, gotową podbudowę do ruchu budowlanego, to jest obowiązany naprawić wszelkie uszkodzenia podbudowy, spowodowane przez ten ruch. Koszt napraw wynikłych z niewłaściwego utrzymania podbudowy obciąża Wykonawcę robót.

2.6. Wykonanie nawierzchni z betonu asfaltowego.

Podłoże (podbudowa lub stara warstwa ścieralna) pod warstwę wiążącą, ścieralną lub wyrównawczą z betonu asfaltowego powinno być na całej powierzchni: ustabilizowane i nośne, czyste, bez zanieczyszczenia lub pozostałości luźnego kruszywa, wyprofilowane, równe i bez kolein, suche. Wymagana równość podłużna powinna być zgodna z rozporządzeniem dotyczącym warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne. Uzyskanie wymaganej trwałości nawierzchni jest uzależnione od zapewnienia połączenia między warstwami i ich współpracy w przenoszeniu obciążenia nawierzchni ruchem.

Podłoże powinno być skropione lepiszczem. Ma to na celu zwiększenie połączenia między warstwami konstrukcyjnymi oraz zabezpieczenie przed wnikaniem i zaleganiem wody między warstwami.

Skropienie lepiszczem podłoża (np. z warstwy wiążącej asfaltowej), przed ułożeniem warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego powinno być wykonane w ilości podanej w przeliczeniu na pozostałe lepiszcze, tj. $0,1 \div 0,3 \text{ kg/m}^2$, przy czym:

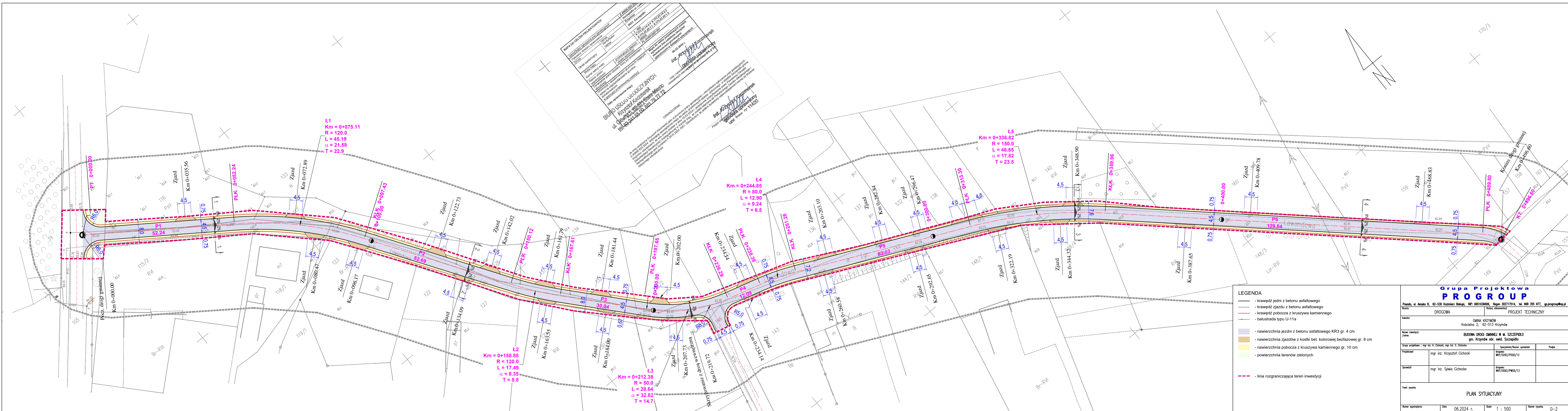
- zaleca się stosować emulsję modyfikowaną polimerem,
- ilość emulsji należy dobrać z uwzględnieniem stanu podłoża oraz porowatości mieszanki ;
jeśli mieszanka ma większą zawartość wolnych przestrzeni, to należy użyć większą ilość lepiszcza do skropienia, które po ułożeniu warstwy ścieralnej uszczelni ją.

Skrapianie podłoża należy wykonywać równomiernie stosując rampy do skrapiania, np. skrapiarki do lepiszczy asfaltowych. Mieszanke mastyksowo-grysową można wbudowywać na odpowiednio przygotowanym podłożu. Mieszanke mastyksowo-grysową należy wbudowywać w odpowiednich warunkach atmosferycznych. Temperatura podłoża pod rozkładaną warstwę nie może być niższa niż $+5^{\circ}\text{C}$.

U W A G A:

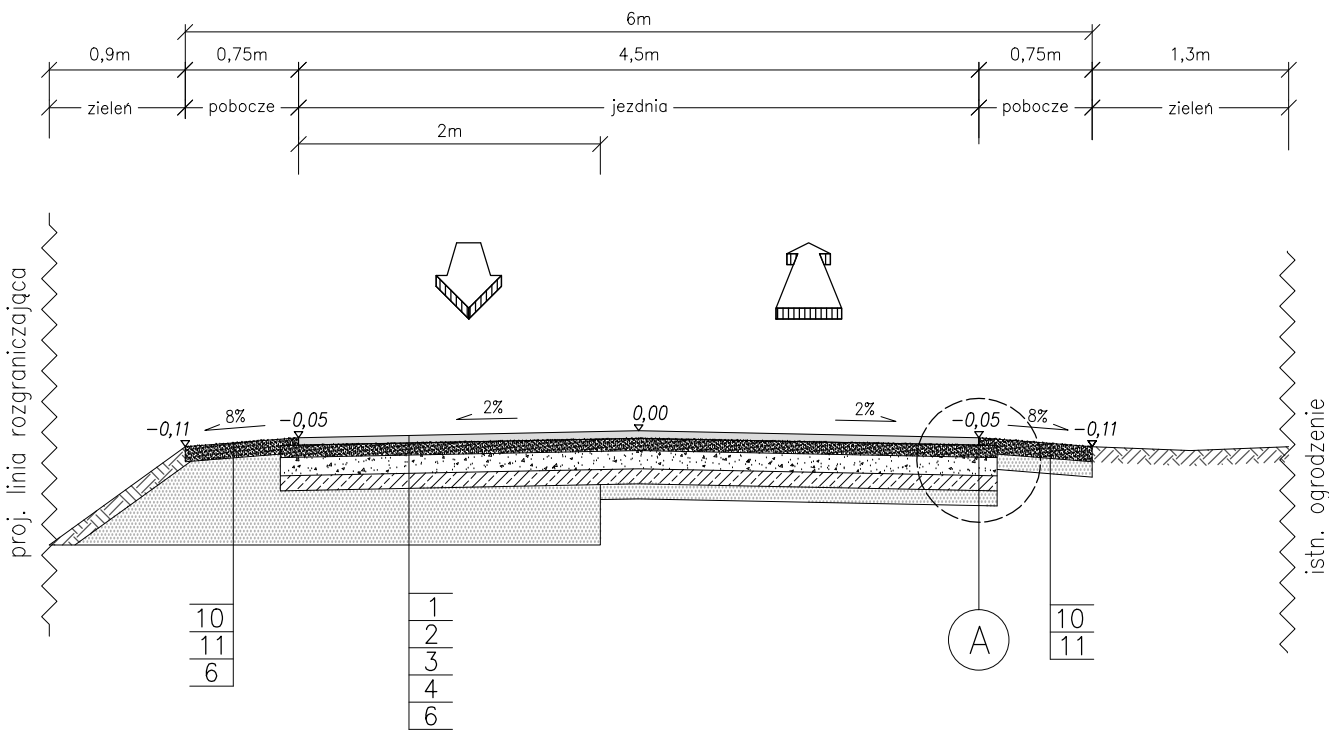
W czasie prowadzenia robót ziemnych należy bezwzględnie zwracać uwagę na istniejące uzbrojenie terenu. Do robót przystąpić po dokładnym zlokalizowaniu istniejącego uzbrojenia, a roboty w jego obrębie prowadzić ręcznie. Prace wykonać w uzgodnieniu i pod nadzorem zainteresowanych stron.

OPRACOWAŁ:

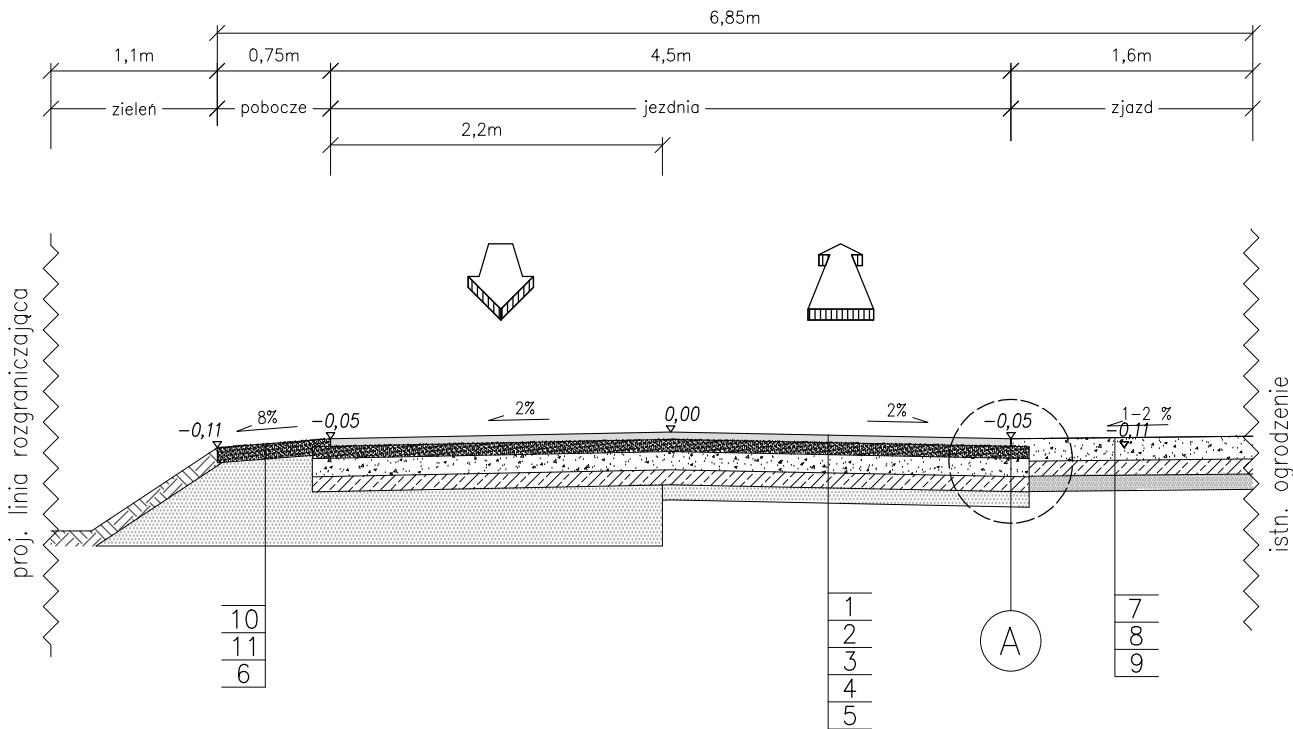


<p align="center">Grupa Projektowa</p> <p align="center">P I R O G R O U P</p>			
<p>Poznań, ul. Ayleya 8, 62-530 Kaniów Szlaki, NIP: 6651636699, Regon: 302177514, tel. 668 355 977, gp.pn@op.pl</p>			
<p>Brano</p>		<p>Rozdaj dokumentację</p>	
<p align="center">DROGOWA</p>		<p align="center">PROJEKT TECHNICZNY</p>	
<p>Investor</p>			
<p align="center">GMINA KRZYŹMÓW Kościelna 2; 62-513 Krzyżów</p>			
<p>Nazwa inwestycji /adres</p>			
<p align="center">BUDOWA DRÓG GMINNEJ W M. SZCZEPIDŁO gm. Krzyżów obr. ewid. Szczepidło</p>			
<p>Grupa projektowa : mgr inż. K. Cichocki, mgr inż. S. Cichocka</p>			
<p>Projektował</p>		<p>Specjalność/Numery uprawnień</p>	
<p>mgr inż. Krzysztof Cichocki</p>		<p>drogowa WKP/0292/P000/12</p>	
<p>Sprawdził</p>		<p>drogowa WKP/0092/PW00/13</p>	
<p>mgr inż. Sylwia Cichocka</p>			
<p>Treść rysunku</p>			
<p align="center">PLAN SYTUACYJNY</p>			
<p>Num. egzemplarza</p>			
<p>Data</p>		<p>Skala</p>	
<p>06.2024 r.</p>		<p>1 : 500</p>	
<p>Num. rysunku</p>		<p>D-2</p>	

PRZEKRÓJ 1 - 1



PRZEKRÓJ 2 - 2



OZNACZENIA:

KONSTRUKCJA JEZDNI Z BETONU ASFALTOWEGO
1 – Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S dla ruchu KR2 gr. 5cm
2 – Górna warstwa podbudowy z kruszywa kamiennego 0–31,5mm gr. 8cm
3 – Dolna warstwa podbudowy z kruszywa kamiennego 0–63mm gr. 12cm
4 – Warstwa gruntu stabilizowanego cementem C 3/4 gr. gr. 10cm
5 – Warstwa odcinająca z piasku średnioziarnistego gr. 10cm
6 – Warstwa nasypu z piasku drobnego/średnioziarnistego śr. gr 50 cm

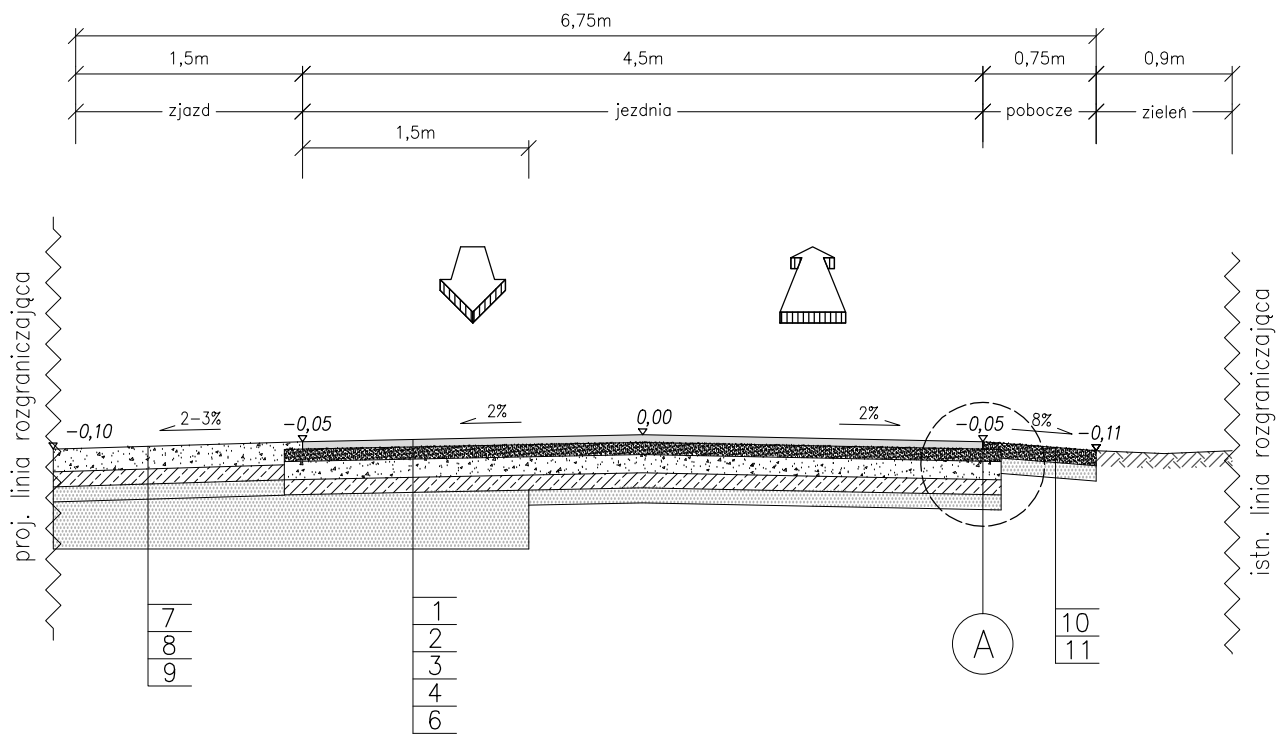
KONSTRUKCJA ZJAZDU Z KRUSZYWA KAMIENNEGO
7 – Warstwa z kruszywa kamiennego 0–31,5mm gr. 15cm
8 – Warstwa gruntu stabilizowanego cementem C 3/4 gr. 10cm
9 – Warstwa odcinająca z piasku średnioziarnistego gr. 10cm

KONSTRUKCJA WZMOCNIONEGO POBOCZA GRUNTOWEGO
10 – Warstwa z kruszywa kamiennego gr. 10cm
11 – Warstwa z piasku średnioziarnistego gr. 10cm

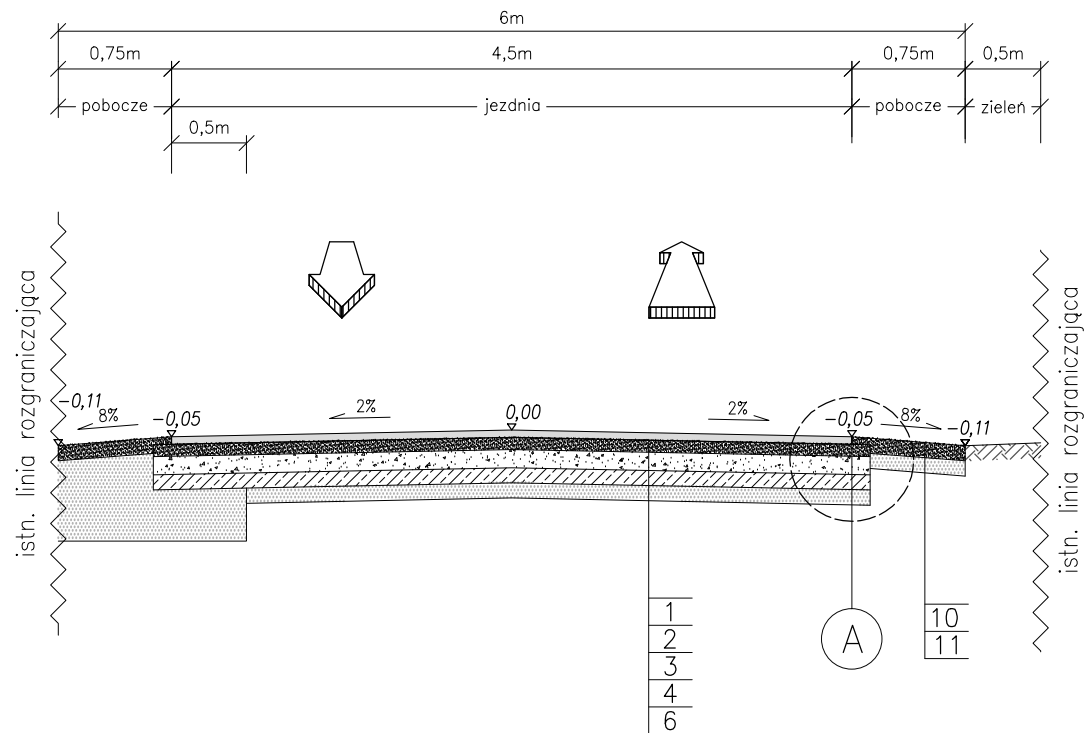
UWAGA: Wyklucza się użycie jako podbudowy tłucznia wapiennego.
Ławę betonową wykonywać jednocześnie z oporem, wykonaną ławę pielęgnować piaskiem i wodą.

Grupa Projektowa PROGROUP			
Posada, ul. Asnyka 8, 62–530 Kazimierz Biskupi, NIP: 6651636699, Regon 302717514, tel. 668 355 977, gp.progroup@op.pl			
Branża	DROGOWA	Rodzaj dokumentacji	PROJEKT TECHNICZNY
Inwestor	GMINA KRZYMÓW Kościelna 2; 62–513 Krzymów		
Nazwa inwestycji /adres	BUDOWA DROGI GMINNEJ W M. SZCZEPIDŁO gm. Krzymów obr. ewid. Szczepidło		
Grupa projektowa : mgr inż. K. Cichocki, mgr inż. S. Cichocka		Specjalność/Numer uprawnień	Podpis
Projektował	mgr inż. Krzysztof Cichocki	drogowa: WKP/0292/POOD/12	
Sprawdził	mgr inż. Sylwia Cichocka	drogowa: WKP/0092/PWOD/13	
Treść rysunku			
Przekroje konstrukcyjne			
Numer egzemplarza	Data	Skala	Numer rysunku
	06.2024 r.	1 : 50	D–4.1

PRZEKRÓJ 3 - 3



PRZEKRÓJ 4 - 4



OZNACZENIA:

- KONSTRUKCJA JEZDNI Z BETONU ASFALTOWEGO
- 1 – Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S dla ruchu KR2 gr. 5cm
 - 2 – Górna warstwa podbudowy z kruszywa kamiennego 0–31,5mm gr. 8cm
 - 3 – Dolna warstwa podbudowy z kruszywa kamiennego 0–63mm gr. 12cm
 - 4 – Warstwa gruntu stabilizowanego cementem C 3/4 gr. gr. 10cm
 - 5 – Warstwa odcinająca z piasku średnioziarnistego gr. 10cm
 - 6 – Warstwa nasypu z piasku drobnego/średnioziarnistego śr. gr 50 cm

- KONSTRUKCJA ZJAZDU Z KRUSZYWA KAMIENNEGO
- 7 – Warstwa z kruszywa kamiennego 0–31,5mm gr. 15cm
 - 8 – Warstwa gruntu stabilizowanego cementem C 3/4 gr. 10cm
 - 9 – Warstwa odcinająca z piasku średnioziarnistego gr. 10cm

- KONSTRUKCJA WZMOCNIONEGO POBOCZA GRUNTOWEGO
- 10 – Warstwa z kruszywa kamiennego gr. 10cm
 - 11 – Warstwa z piasku średnioziarnistego gr. 10cm

UWAGA: Wyklucza się użycie jako podbudowy tłucznia wapiennego.
Ławę betonową wykonywać jednocześnie z oporem, wykonaną ławę pielęgnować piaskiem i wodą.

Grupa Projektowa PROGROUP			
Posada, ul. Asnyka 8, 62–530 Kazimierz Biskupi, NIP: 6651636699, Regon 302717514, tel. 668 355 977, gp.progroup@op.pl			
Branża	DROGOWA	Rodzaj dokumentacji	PROJEKT TECHNICZNY
Inwestor	GMINA KRZYMÓW Kościelna 2; 62–513 Krzymów		
Nazwa inwestycji /adres	BUDOWA DROGI GMINNEJ W M. SZCZEPIDŁO gm. Krzymów obr. ewid. Szczepidło		
Grupa projektowa : mgr inż. K. Cichocki, mgr inż. S. Cichocka		Specjalność/Numer uprawnień	Podpis
Projektował	mgr inż. Krzysztof Cichocki	drogowa: WKP/0292/POOD/12	
Sprawdził	mgr inż. Sylwia Cichocka	drogowa: WKP/0092/PWOD/13	
Treść rysunku			
Przekroje konstrukcyjne			
Numer egzemplarza	Data	Skala	Numer rysunku
	06.2024 r.	1 : 50	D–4.1