

***PRZEBUDOWA DROGI WEWNĘTRZNEJ
(DOJAZDOWEJ DO PÓL)***

Wizna - Kramkowo

***PROJEKT
UPROSZCZONY***

Działki Nr :

- obręb wsi Wizna: 54, 1670, 47,
- obręb wsi Kramkowo: 300,

| | |
|------------------|---|
| Obiekt: | droga dojazdowa do pól |
| Adres: | Powiat Łomżyński, Gmina Wizna |
| Inwestor: | Gmina Wizna, 18-430 Wizna, ul. Kapitana Raginisa 35. |

Opracował mgr inż. Adam Łazarski
18-400 Łomża,
ul. Kierzkowa 118A

UAN 7342-38/92
PDL/BD/1800/01

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. OPIS TECHNICZNY

| | |
|-------------------------------|--------|
| 1. Podstawa opracowania | str. 3 |
| 2. Przedmiot opracowania | str. 3 |
| 3. Dane techniczne | str. 3 |
| 4. Opis stanu istniejącego | str. 3 |
| 5. Warunki gruntowe. | str. 4 |
| 6. Opis przyjętych rozwiązań. | str. 4 |
| 6.1 Rozwiązania sytuacyjne. | str. 4 |
| 6.2 Rozwiązania wysokościowe. | str. 4 |
| 6.3 Przekroje normalne. | str. 4 |
| 6.4 Konstrukcja nawierzchni. | str. 5 |
| 6.5 Odwodnienie. | str. 5 |
| 6.6 Roboty ziemne | str. 5 |
| 7. Urządzenia obce. | str. 6 |
| 8. Wywłaszczenia gruntów. | str. 6 |
| 9. Zieleń. | str. 6 |
| 10. Organizacja robót. | str. 6 |

II. OBLICZENIA/ ZESTAWIENIA

| | |
|--------------------------|---------|
| - Tabele robót ziemnych. | str. 8 |
| - Tabele humusu | str. 10 |
| - Przedmiar robót. | str. 12 |

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

| | |
|------------------------------|--------------------|
| 1. Plan orientacyjny | skala 1 : 50000 |
| 2. Plan sytuacyjny | skala 1 : 1000 |
| 3. Przekroje normalne | skala 1 : 50 |
| 4. Przekrój podłużny | skala 1 : 100/1000 |
| 5. Przekroje poprzeczne | skala 1 : 100 |
| 6. Przepust z rur PEHD Ø 600 | skala 1 : 100 |

I. OPIS TECHNICZNY

do projektu uproszczonego przebudowy drogi wewnętrznej (dojazdowej do pól)
Wizna - Kramkowo – odcinek I dł. 498,43 m, odcinek II dł. 1479,52 m

1. Podstawa opracowania.

Podstawę opracowania stanowi:

- umowa z Wójtem Gminy Wizna,
- kopia mapy zasadniczej w skali 1:1000,
- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430).
- pomiary własne w terenie,
- bieżące uzgodnienia z inwestorem.

2. Przedmiot opracowania.

Przedmiotem opracowania jest projekt przebudowy drogi wewnętrznej (dojazdowej do pól) na odcinku od drogi powiatowej Nr 1934B w m. Wizna do rzeki Łojewek w m. Kramkowo - gm. Wizna. Zakres opracowania obejmuje budowę nawierzchni drogi oraz przebudowę istniejących przepustów.

3. Dane techniczne.

W uzgodnieniu z inwestorem przyjęto następujące parametry techniczne projektowanych odcinka drogi :

- klasa drogi – dojazdowa D,
- prędkość projektowa – 30 km/h,
- przekrój poprzeczny – szlakowy,
- nawierzchnia drogi – żwirowa,
- szerokość jezdni – 5,00 m,
- szerokość poboczy – 2 x 0,75 m,

4. Opis stanu istniejącego.

Odcinek drogi gminnej objęty niniejszym opracowaniem położony jest na terenie gruntów wsi Wizna i wsi Kramkowo w gminie Wizna. Droga na całym odcinku przebiega przez tereny równinne w obu stronach sąsiedztwie użytków rolnych.

W stanie istniejącym droga posiada na całym odcinku nawierzchnię gruntową lokalnie uzupełnianą pospółką i kamieniami szerokości 2,5-3,5 m. Droga przebiega w poziomie przyległego terenu. Szerokość pasa drogowego wynosi 7,50 – 8,00 m.

Ruch odbywa się całą szerokością korony drogi. Ze względu na rodzaj posiadanej nawierzchni droga nie jest oznakowana znakami pionowymi. Po drodze odbywa się ruch pojazdów rolniczych (dojazdy do pól).

Pod koroną odcinka drogi objętej opracowaniem występują n/w przepusty:

- trasa 1, km 0+004,80 – przepust z rur betonowych Ø 600 ze ściankami czołowymi betonowymi, L=7,00 m – część przelotowa przepustu oraz ścianki w złym stanie technicznym,
- trasa 2, km 0+006,00 – przepust z rur betonowych Ø 400 bez ścianek czołowych, L=5,00 m – część przelotowa przepustu całkowicie zamulona,

- trasa 2, km 0+463,76 – przepust z rur betonowych \varnothing 600 bez ścianek czołowych, L=5,00 m – część przelotowa przepustu zamulona w 70%, w złym stanie technicznym,
- trasa 2, km 1+061,80 – przepust z rur betonowych \varnothing 600 bez ścianek czołowych, L=5,50 m – część przelotowa przepustu zamulona w 40%, w złym stanie technicznym,
- trasa 2, km 1+317,38 – przepust z rur betonowych \varnothing 600 bez ścianek czołowych, L=5,75 m – część przelotowa przepustu w złym stanie technicznym,

W pasie drogowym nie występują urządzenia obce, nie związane z funkcjonowaniem drogi.

5. Warunki gruntowe.

Istniejące podłoże pod projektowane warstwy konstrukcyjne na szerokości istniejącej jezdni stanowią grunty nasypowe tj.: żwiry i pospółki zaglinione, częściowo lokalnie zanieczyszczone humusem należące do grupy gruntów wątpliwych. Poza istniejącą jezdnią grunty rodzime przykryte są warstwą humusu o miąższości 0,15 – 0,30 m.

6. Opis przyjętych rozwiązań.

6.1. Rozwiązania sytuacyjne.

Początek projektowanego odcinka 1 (trasa 1) przyjęto w osi istniejącej nawierzchni bitumicznej drogi powiatowej (km rob. 0+000), a koniec w osi istniejącej nawierzchni żwirowej drogi dojazdowej zlokalizowanej na działce o nr ewid. 47 (km rob. 0+498,43). Początek projektowanego odcinka 2 (trasa 2) przyjęto w osi istniejącej nawierzchni żwirowej drogi dojazdowej zlokalizowanej na działce o nr ewid. 47 (km rob. 0+000), a koniec w osi istniejącego pasa drogowego projektowanej drogi dojazdowej na działce o nr ewid. 300 w odległości ok. 25 m przed rzeką Łojewek (km rob. 1+479,52).

Drogę w planie zaprojektowano tak, aby maksymalnie wkomponować się w istniejący przebieg pasa drogowego. Wprowadzone korekty trasy mają na celu dostosowanie przebiegu drogi do granic pasa drogowego, zwiększenie płynności drogi i dostosowanie jej parametrów do obowiązujących przepisów.

Na długości projektowanej drogi zaprojektowano cztery załamania trasy o kątach zwrotu 36,59 – 48,59 grad. Wszystkie załamania wyokrąglono łukami kołowymi o promieniach $R = 10,0 - 20,0$ m.

Parametry łuków kołowych pokazano na planie sytuacyjnym.

6.2 Rozwiązania wysokościowe.

Niweletę drogi zaprojektowano w taki sposób, aby w jak najmniejszym stopniu zmienić sposób obsługi przyległych posesji.

Płynność niwelety uzyskano przez nadanie jej spadków podłużnych od 0,302% do 6,839%, gwarantujących prawidłowe odwodnienie jezdni. Zaprojektowano 13 załamań niwelety (9 wypukłych i 4 wklęsłe). Wszystkie załamania wymagały wyokrąglenia łukami kołowymi. Do wyokrąglenia załamań wypukłych zastosowano łuki o promieniach $R = 1200 - 8000$ m, natomiast do wyokrąglenia załamań wklęsłych zastosowano łuki o promieniach $R = 3500 - 5000$ m.

6.3 Przekroje normalne.

Zaprojektowano następujące przekroje normalne :

- przekrój poprzeczny – szlakowy,
- szerokość jezdni – 5,00 m,
- szerokość poboczy – 2 x 0,75 m,
- spadek poprzeczny jezdni na prostej – 4% (daszkowy),

- spadek poprzeczny poboczy - 6%,
- spadek poprzeczny jezdni na łuku – wg. opisu na planie sytuacyjnym.

6.4 Konstrukcja nawierzchni.

Zaprojektowano następującą konstrukcję nawierzchni jezdni:

- górna warstwa nawierzchni żwirowej gr. 8 cm
- dolna warstwa nawierzchni żwirowej – gr. 16 cm,

6.5 Odwodnienie.

Odprowadzenie wód opadowych z jezdni i poboczy zaprojektowano powierzchniowo poprzez spadki poprzeczne i podłużne do istniejących przepustów drogowych.

W ramach niniejszego opracowania przewiduje się przebudowę wszystkich istniejących przepustów:

- trasa 1, km 0+004,80 – istniejący przepust z rur betonowych Ø 600 ze ściankami czołowymi betonowymi, L=7,00 m – przebudowa na przepust z rur HDPE Ø 600, L=12,00 m, skarpy na wlocie i wylocie umocnione obrukiem z kamienia polnego na podsypce cementowo-piaskowej z zalaniem spoin zaprawą cementową,
- trasa 2, km 0+006,00 – istniejący przepust z rur betonowych Ø 400 bez ścianek czołowych, L=5,00 m – przebudowa na przepust z rur HDPE Ø 600, L=12,00 m, skarpy na wlocie i wylocie umocnione obrukiem z kamienia polnego na podsypce cementowo-piaskowej z zalaniem spoin zaprawą cementową,
- trasa 2, km 0+463,76 – istniejący przepust z rur betonowych Ø 600 bez ścianek czołowych, L=5,00 m – przebudowa na przepust z rur HDPE Ø 600, L=7,50 m, skarpy na wlocie i wylocie umocnione obrukiem z kamienia polnego na podsypce cementowo-piaskowej z zalaniem spoin zaprawą cementową,
- trasa 2, km 1+061,80 – istniejący przepust z rur betonowych Ø 600 bez ścianek czołowych, L=5,50 m – przebudowa na przepust z rur HDPE Ø 600, L=7,50 m, skarpy na wlocie i wylocie umocnione obrukiem z kamienia polnego na podsypce cementowo-piaskowej z zalaniem spoin zaprawą cementową,
- trasa 2, km 1+317,38 – istniejący przepust z rur betonowych Ø 600 bez ścianek czołowych, L=5,75 m – przebudowa na przepust z rur HDPE Ø 600, L=8,50 m, skarpy na wlocie i wylocie umocnione obrukiem z kamienia polnego na podsypce cementowo-piaskowej z zalaniem spoin zaprawą cementową,

6.6 Roboty ziemne.

Roboty ziemne na odcinku drogi objętej niniejszym opracowaniem wynikają z konieczności wykonania wykopów i nasypów pod konstrukcję drogi. Przed przystąpieniem do właściwych robót ziemnych spod projektowanego korpusu drogowego należy usunąć warstwę ziemi urodzajnej w ilości 1949,86 m³.

Bilans robót ziemnych przedstawia się następująco:

| | Trasa 1 | Trasa 2 | razem |
|-------------------------------|----------|----------|----------|
| Wykop (m³) | +24,40 | +127,67 | +152,07 |
| Nasyp (m³) | -1111,30 | -2760,15 | -3871,45 |
| Bilans (m³) | -1086,91 | -2632,47 | -3719,38 |

Do wykonania robót ziemnych wykonawca winien pozyskać i dowieźć w miejsce wbudowania 3719,38 m³ gruntu z poza miejsca robót.

7. Urządzenia obce.

W pasie drogowym nie występują urządzenia obce, nie związane z funkcjonowaniem drogi.

8. Wywłaszczenia gruntów.

Projektowany zakres robót całkowicie mieści się w granicach istniejącego pasa drogowego.

9. Zieleń.

Wzdłuż modernizowanej drogi nie występuje zadrzewienie kolidujące z jej realizacją lub powodujące utrudnienia w trakcie eksploatacji. W niniejszym opracowaniu nie przewiduje się wycinki drzew.

10. Organizacja robót.

Ze względu na brak możliwości zamknięcia drogi dla ruchu (dojazdu do przyległych pól uprawnych) wykonawstwo robót będzie odbywało się pod ruchem tzn. przy połówkowym zajęciu jezdni. Transport materiałów odbywać się będzie środkami transportu samochodowego.

W trakcie prowadzenia robót należy bezwzględnie zapewnić bezpieczeństwo pracownikom zatrudnionym na budowie jak również użytkownikom drogi.

Przed przystąpieniem do robót wykonawca zobowiązany jest opracować projekt organizacji ruchu na czas robót w pasie drogowym.

Opracował:

II

OBLICZENIA / ZESTAWIENIA

TABELE ROBÓT ZIEMNYCH

Projekt : droga dojazdowa do pól Kramkowo-Wizna - TRASA 1

| PIKIETAŻ | POWIERZCHNIE[m2] | | ODLEGŁOŚĆ [m] | OBJĘTOŚCI[m3] | | ZUŻYCIE NA MIEJSCU | | NADMIAR(*) | BILANS |
|----------|------------------|-------|------------------|---------------|-------|-----------------------|---------|------------|----------|
| | NASYP | WYKOP | | NASYP | WYKOP | | | | |
| 2,50 | 0,02 | 3,87 | | | | | | | 0,00 |
| 5,70 | 1,37 | 0,00 | 3,20 | 2,23 | 6,20 | 2,23 | 3,96 | | 3,96 |
| 64,26 | 2,35 | 0,00 | 58,56 | 108,93 | 0,00 | 0,00 | -108,93 | | -104,96 |
| 126,34 | 1,78 | 0,00 | 62,08 | 127,99 | 0,00 | 0,00 | -127,99 | | -232,96 |
| 191,75 | 2,28 | 0,00 | 65,41 | 132,65 | 0,00 | 0,00 | -132,65 | | -365,60 |
| 228,61 | 4,11 | 0,00 | 36,86 | 117,70 | 0,00 | 0,00 | -117,70 | | -483,30 |
| 311,25 | 1,40 | 0,00 | 82,64 | 227,52 | 0,00 | 0,00 | -227,52 | | -710,82 |
| 371,95 | 3,80 | 0,00 | 60,70 | 157,67 | 0,00 | 0,00 | -157,67 | | -868,49 |
| 428,30 | 2,20 | 0,00 | 56,35 | 169,00 | 0,00 | 0,00 | -169,00 | | -1037,49 |
| 466,43 | 0,74 | 0,00 | 38,13 | 56,10 | 0,00 | 0,00 | -56,10 | | -1093,59 |
| 487,42 | 0,25 | 0,18 | 20,99 | 10,43 | 1,90 | 1,90 | -8,53 | | -1102,12 |
| 495,93 | 0,00 | 3,65 | 8,51 | 1,09 | 16,30 | 1,09 | 15,21 | | -1086,91 |
| RAZEM | | | | 1111,30 | 24,40 | 5,22 | | | |

Nadmiar NASYP 1086,91m3

(*) - wartości ujemne NASYP, dodatnie WYKOP

Projekt :droga dojazdowa do pól Kramkowo-Wizna - TRASA 2

| PIKIETAŻ | POWIERZCHNIE[m2] | | ODLEGŁOŚĆ [m] | OBJĘTOŚCI [m3] | | ZUŻYCIE NA MIEJSCU | | NADMIAR(*) | BILANS |
|----------|------------------|-------|------------------|----------------|-------|-----------------------|---------|-------------|----------|
| | NASYP | WYKOP | | NASYP | WYKOP | | | | |
| 2,50 | 0,01 | 2,86 | | | | | | | 0,00 |
| 15,80 | 0,23 | 0,89 | 13,30 | 1,54 | 24,93 | 1,54 | 23,39 | | 23,39 |
| 55,65 | 0,39 | 0,43 | 39,85 | 12,35 | 26,44 | 12,35 | 14,09 | | 37,47 |
| 127,83 | 2,14 | 0,00 | 72,18 | 91,43 | 15,65 | 15,65 | -75,78 | | -38,30 |
| 213,66 | 1,65 | 0,00 | 85,83 | 162,80 | 0,00 | 0,00 | -162,80 | | -201,11 |
| 277,32 | 0,72 | 0,16 | 63,66 | 75,55 | 5,03 | 5,03 | -70,52 | | -271,63 |
| 369,70 | 1,42 | 0,01 | 92,38 | 98,78 | 7,90 | 7,90 | -90,88 | | -362,51 |
| 421,85 | 1,68 | 0,00 | 52,15 | 80,73 | 0,34 | 0,34 | -80,39 | | -442,90 |
| 463,76 | 1,66 | 0,00 | 41,91 | 69,89 | 0,00 | 0,00 | -69,89 | | -512,79 |
| 525,05 | 1,79 | 0,00 | 61,29 | 105,76 | 0,00 | 0,00 | -105,75 | | -618,54 |
| 615,32 | 2,72 | 0,00 | 90,27 | 203,61 | 0,00 | 0,00 | -203,61 | | -822,16 |
| 690,27 | 4,63 | 0,00 | 74,95 | 275,24 | 0,00 | 0,00 | -275,24 | | -1097,39 |
| 769,75 | 1,67 | 0,00 | 79,48 | 250,15 | 0,00 | 0,00 | -250,15 | | -1347,55 |
| 820,72 | 3,64 | 0,00 | 50,97 | 135,42 | 0,00 | 0,00 | -135,42 | | -1482,96 |
| 876,95 | 0,67 | 0,20 | 56,23 | 121,32 | 5,61 | 5,61 | -115,72 | | -1598,68 |
| | | | 48,66 | 43,24 | 4,98 | 4,98 | -38,26 | | |

Projekt uproszczony przebudowy drogi dojazdowej do pól Kramkowo-Wizna

Luty 2011

| | | | | | | | | |
|---------|------|------|-------|---------|--------|-------|---------|----------|
| 925,61 | 1,11 | 0,01 | | | | | | -1636,94 |
| 969,50 | 1,15 | 0,02 | 43,89 | 49,50 | 0,65 | 0,65 | -48,85 | -1685,79 |
| 1019,43 | 1,29 | 0,00 | 49,93 | 60,81 | 0,64 | 0,64 | -60,17 | -1745,96 |
| 1078,03 | 1,72 | 0,00 | 58,60 | 88,14 | 0,05 | 0,05 | -88,09 | -1834,05 |
| 1093,87 | 1,67 | 0,00 | 15,84 | 26,90 | 0,00 | 0,00 | -26,90 | -1860,95 |
| 1103,05 | 2,40 | 0,00 | 9,18 | 18,70 | 0,00 | 0,00 | -18,70 | -1879,65 |
| 1117,73 | 3,23 | 0,00 | 14,68 | 41,35 | 0,00 | 0,00 | -41,35 | -1921,00 |
| 1146,60 | 0,84 | 0,11 | 28,87 | 58,77 | 1,65 | 1,65 | -57,12 | -1978,12 |
| 1204,13 | 1,44 | 0,00 | 57,53 | 65,59 | 3,28 | 3,28 | -62,31 | -2040,43 |
| 1223,05 | 3,03 | 0,00 | 18,92 | 42,32 | 0,00 | 0,00 | -42,32 | -2082,75 |
| 1262,52 | 1,10 | 0,14 | 39,47 | 81,62 | 2,72 | 2,72 | -78,90 | -2161,65 |
| 1335,57 | 4,04 | 0,00 | 73,05 | 187,91 | 5,03 | 5,03 | -182,88 | -2344,53 |
| 1346,05 | 0,93 | 0,12 | 10,48 | 26,03 | 0,64 | 0,64 | -25,39 | -2369,92 |
| 1366,90 | 0,71 | 0,50 | 20,85 | 17,07 | 6,48 | 6,48 | -10,59 | -2380,51 |
| 1399,06 | 3,89 | 0,00 | 32,16 | 73,99 | 8,04 | 8,04 | -65,95 | -2446,46 |
| 1416,11 | 3,28 | 0,00 | 17,05 | 61,18 | 0,00 | 0,00 | -61,18 | -2507,64 |
| 1426,30 | 2,22 | 0,02 | 10,19 | 28,07 | 0,09 | 0,09 | -27,97 | -2535,61 |
| 1444,31 | 0,40 | 0,25 | 18,01 | 23,59 | 2,41 | 2,41 | -21,18 | -2556,79 |
| 1461,52 | 4,08 | 0,00 | 17,21 | 38,49 | 2,15 | 2,15 | -36,34 | -2593,13 |
| 1479,52 | 0,62 | 0,33 | 18,00 | 42,30 | 2,96 | 2,96 | -39,34 | -2632,47 |
| RAZEM | | | | 2760,15 | 127,67 | 90,20 | | |

Nadmiar NASYP 2632,47m3

(*) - wartości ujemne NASYP, dodatnie WYKOP

TABELE HUMUSU

Projekt : droga dojazdowa do pól Kramkowo-Wizna - TRASA 1

| PIKIETAŻ | POWIERZCHNIE | | ODLEGŁOŚĆ [m] | OBJĘTOŚCI | |
|--|-----------------|-----------------|------------------|----------------------|----------------------|
| | HUM. ISTN. [m2] | HUM. PROJ. [m2] | | OBJ. HUM. ISTN. [m3] | OBJ. HUM. PROJ. [m3] |
| 2,50 | 0,00 | 0,00 | | | |
| 5,70 | 1,40 | 0,00 | 3,20 | 2,24 | 0,00 |
| 64,26 | 1,42 | 0,00 | 58,56 | 82,39 | 0,00 |
| 126,34 | 1,39 | 0,00 | 62,08 | 87,16 | 0,00 |
| 191,75 | 1,42 | 0,00 | 65,41 | 91,97 | 0,00 |
| 228,61 | 1,55 | 0,00 | 36,86 | 54,77 | 0,00 |
| 311,25 | 1,36 | 0,00 | 82,64 | 120,49 | 0,00 |
| 371,95 | 1,56 | 0,00 | 60,70 | 88,62 | 0,00 |
| 428,30 | 1,44 | 0,00 | 56,35 | 84,30 | 0,00 |
| 466,43 | 1,31 | 0,00 | 38,13 | 52,43 | 0,00 |
| 487,42 | 1,35 | 0,00 | 20,99 | 27,94 | 0,00 |
| 495,93 | 0,00 | 0,00 | 8,51 | 5,74 | 0,00 |
| SUMY : HUMUS ISTNIEJĄCY[m3] = 698,04 PROJEKTOWANY[m3] = 0,00 | | | | | |

Projekt : droga dojazdowa do pól Kramkowo-Wizna - TRASA 2

| PIKIETAŻ | POWIERZCHNIE | | ODLEGŁOŚĆ [m] | OBJĘTOŚCI | |
|----------|-----------------|-----------------|------------------|----------------------|----------------------|
| | HUM. ISTN. [m2] | HUM. PROJ. [m2] | | OBJ. HUM. ISTN. [m3] | OBJ. HUM. PROJ. [m3] |
| 2,50 | 0,00 | 0,00 | | | |
| 15,80 | 0,71 | 0,00 | 13,30 | 4,72 | 0,00 |
| 55,65 | 0,67 | 0,00 | 39,85 | 27,58 | 0,00 |
| 127,83 | 0,80 | 0,00 | 72,18 | 53,27 | 0,00 |
| 213,66 | 0,85 | 0,00 | 85,83 | 70,90 | 0,00 |
| 277,32 | 0,72 | 0,00 | 63,66 | 49,97 | 0,00 |
| 369,70 | 0,78 | 0,00 | 92,38 | 69,47 | 0,00 |
| 421,85 | 0,83 | 0,00 | 52,15 | 42,19 | 0,00 |
| 463,76 | 0,81 | 0,00 | 41,91 | 34,41 | 0,00 |
| 525,05 | 0,79 | 0,00 | 61,29 | 49,09 | 0,00 |
| 615,32 | 0,92 | 0,00 | 90,27 | 77,36 | 0,00 |
| 690,27 | 1,05 | 0,00 | 74,95 | 73,90 | 0,00 |
| 769,75 | 0,86 | 0,00 | 79,48 | 75,90 | 0,00 |
| 820,72 | 1,04 | 0,00 | 50,97 | 48,42 | 0,00 |
| 876,95 | 0,75 | 0,00 | 56,23 | 50,27 | 0,00 |
| | | | 48,66 | 37,66 | 0,00 |

| | | | | | |
|---|------|------|-------|-------|------|
| 925,61 | 0,80 | 0,00 | | | |
| 969,50 | 0,85 | 0,00 | 43,89 | 36,25 | 0,00 |
| 1019,43 | 0,83 | 0,00 | 49,93 | 41,89 | 0,00 |
| 1078,03 | 0,94 | 0,00 | 58,60 | 51,74 | 0,00 |
| 1093,87 | 0,78 | 0,00 | 15,84 | 13,64 | 0,00 |
| 1103,05 | 0,77 | 0,00 | 9,18 | 7,14 | 0,00 |
| 1117,73 | 1,31 | 0,00 | 14,68 | 15,27 | 0,00 |
| 1146,60 | 0,79 | 0,00 | 28,87 | 30,31 | 0,00 |
| 1204,13 | 0,80 | 0,00 | 57,53 | 45,68 | 0,00 |
| 1223,05 | 0,78 | 0,00 | 18,92 | 14,91 | 0,00 |
| 1262,52 | 0,83 | 0,00 | 39,47 | 31,81 | 0,00 |
| 1335,57 | 0,98 | 0,00 | 73,05 | 66,33 | 0,00 |
| 1346,05 | 0,72 | 0,00 | 10,48 | 8,92 | 0,00 |
| 1366,90 | 0,66 | 0,00 | 20,85 | 14,34 | 0,00 |
| 1399,06 | 1,02 | 0,00 | 32,16 | 27,05 | 0,00 |
| 1416,11 | 0,95 | 0,00 | 17,05 | 16,83 | 0,00 |
| 1426,30 | 0,92 | 0,00 | 10,19 | 9,52 | 0,00 |
| 1444,31 | 0,83 | 0,00 | 18,01 | 15,72 | 0,00 |
| 1461,52 | 1,08 | 0,00 | 17,21 | 16,42 | 0,00 |
| 1479,52 | 1,47 | 0,00 | 18,00 | 22,93 | 0,00 |
| ----- | | | | | |
| SUMY : HUMUS ISTNIEJĄCY[m3] = 1251,82 PROJEKTOWANY[m3] = 0,00 | | | | | |

III
CZĘŚĆ RYSUNKOWA