MANECKI
SP. Z O.O SP. K.
UL. WIELOPOLE 18B, 31-072 KRAKOW, NIP: 6762574406, EMAIL: ARP.BIURO@GMAIL.COM, TEL.: 124225570

I. CZĘŚĆ OPISOWA

Spis treści:

1. PODSTAWA OPRACOWANIA .
2. INWESTOR
3. PRZEDMIOT OPRACOWANIA
4. ZAKRES ROBÓT
5. STAN ISTNIEJĄCY
6. STAN PROJEKTOWANY
6.1. USTALENIA WYNIKAJĄCE Z MPZP
6.2. PROJEKTOWANE MIEJSCA POSTOJOWE
6.3. ROZWIĄZANIE SYTUACYJNE
6.4. ROZWIĄZANIE WYSOKOŚCIOWE
6.5. KONSTRUKCJE NAWIERZCHNI
6.6. SZCZEGÓŁY KONSTRUKCYJNE
6.7. ODWODNIENIE
6.7. INFRASTRUKTURA TECHNICZNA
6.7.1 KANALIZACJA DESZCZOWA
6.7.2 SIEĆ ELEKTROENERGETYCZNA - OŚWIETLENIE
7. ZIELEŃ
8. ROBOTY ZIEMNE

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Rys. PZT-01	Projekt zagospodarowania terenu	skala 1:500
Rys. D-02	Przekroje konstrukcyjne nawierzchni	skala 1:20

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Projekt sporządzono na podstawie:

- 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. 2016,nr 0, poz. 124, z późń. zmianami),
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. 2018, poz. 1202 z późniejszymi zmianami),
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. 2018, poz. 2068 z późn. zmianami),
- Aktualna mapa sytuacyjno – wysokościowa w skali 1 : 500,
- Uzgodnienia z Inwestorem,
- Wizja w terenie, inwentaryzacja stanu istniejącego,

2. INWESTOR

Zarząd Infrastruktury Sportowej w Krakowie
ul. W Sławka 10
30-633 Kraków

3. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest przebudowa i rozbudowa ul. St. Korbońskiego o dł. 280.8m oraz budowa ulicy na dz. 32/29 o dł. 173,9m. Inwestycja ta jest wykonywana w ramach inwestycji p.n.
„Budowa budynku Całorocznego Centrum Sportów Zimowych
z zespołem basenów oraz parkingiem podziemnym

- **wraz z instalacjami wewnętrznymi: wod. - kan. - deszcz., c.o., wentylacji mechanicznej i klimatyzacji, elektrycznymi, teletechnicznymi, technologią węzła cieplnego, technologią chłodnictwa oraz technologią uzdatniania wody basenowej;**
- **wraz z zagospodarowaniem terenu w tym: komunikacja wewnętrzna (place, chodniki, trasy biegowe i rowerowe), elementy małej architektury; budowa drogi łączącej ul. St. Korbońskiego z ul. Myśliwską oraz przebudowa i rozbudowa ul. St Korbońskiego na dł 280m,**
- **wraz z instalacjami zewnętrznymi: oświetlenia terenu, kanalizacji deszczowej ze zbiornikiem retencyjnym, kanalizacji sanitarnej, elektroenergetycznymi;**

w Krakowie (30-721) w rejonie ulic Lipskiej i Myśliwskiej
na działkach nr 32/29, 128/3 obr. 18 Podgórze oraz fragm. działek 32/26, 1/11,129/1 obr. 18 Podgórze.

4. PODSTAWOWE PRZEPISY I NORMY

- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. Nr 89 poz. 414 z późniejszymi zmianami),
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2007 r. Nr19, poz.115 z późniejszymi zmianami),
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 z dnia 14 maja 1999 r. z późniejszymi zmianami - j.t. Dz.U.2016 r. poz. 124)
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz. U nr 0, poz. 463)
- „Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych" - załącznik do Zarządzenia nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg krajowych i Autostrad z 16 czerwca 2014 roku
- „Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Sztywnych” - załącznik do Zarządzenia nr 30 Generalnego Dyrektora Dróg krajowych i Autostrad z 16 czerwca 2014 roku
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003 r. w sprawie warunków technicznych, dla znaków i sygnałów oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220 poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003r.) - Załączniki nr 1-4 wraz z późniejszymi zmianami
- Obowiązujące normy i wytyczne techniczne, bezpośrednie uzgodnienia branżowe.

- Standardy techniczne i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa;
- Standardy infrastruktury pieszej Miasta Krakowa

5. ZAKRES ROBÓT

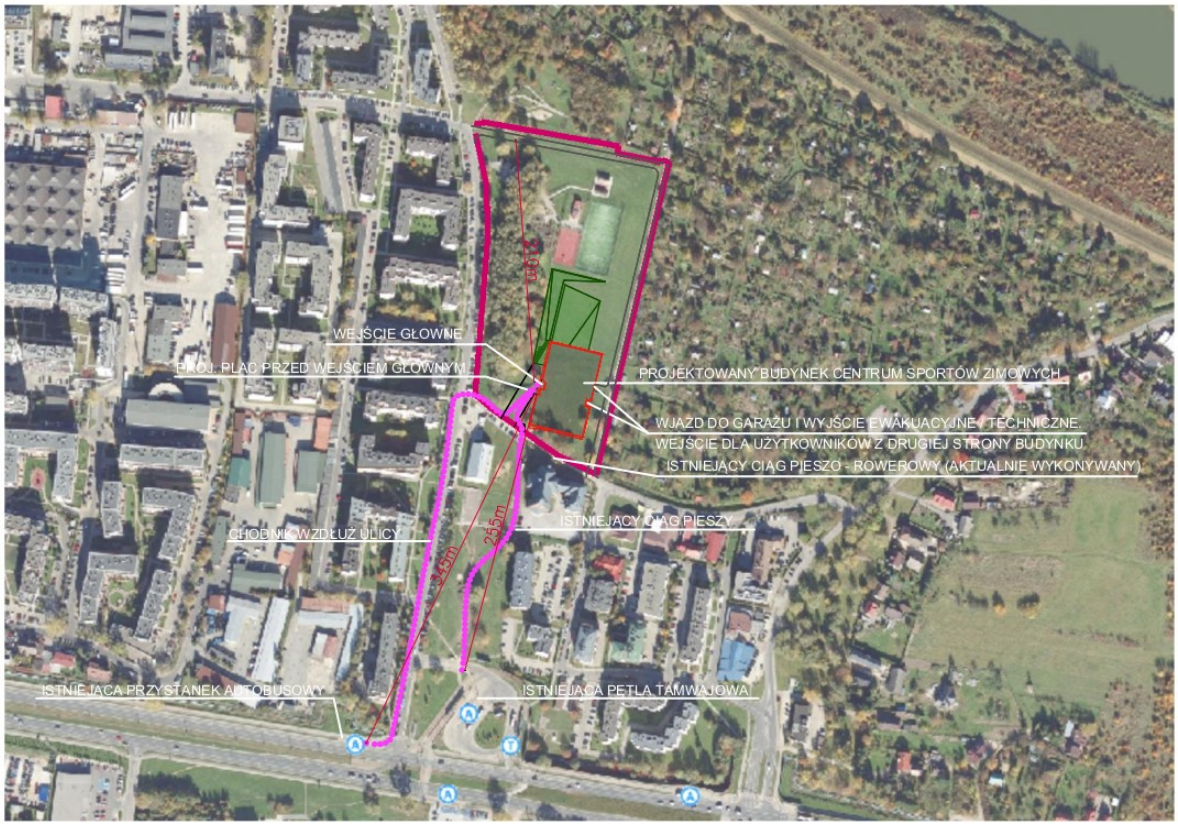
Zakres robót branży drogowej obejmuje:

- budowy jezdni o szerokości 6,50 m (szerokość pasa ruchu – 3,25 m) o długości 173,0m z chodnikiem obustronnym szer. 2,0m na dz. 32/29 obr. 18 Podgórze stanowiąca przedłużenie ulicy Myśliwskiej w kierunku ul. St. Korbońskiego
- przebudowę i rozbudowę ul. St Korbońskiego od skrzyżowania w okolicach ul. Mały Płaszów do projektowanej drogi (o łącznej długości 315,43m) – po przebudowie i rozbudowie ulica Korbońskiego stanowić będzie jezdnię o szerokości 6,00m – szer pasa ruchu 3,00m, droga z obustronnym chodnikiem i ścieżką rowerową;
- budowę zjazdu publicznego na teren inwestycji (do parkingu podziemnego w budynku) oraz zjazdów na do projektowanych miejsc postojowych na terenie i zatoki dla autobusu szkolnego), oraz przebudowę fragm. istn zjazdu na teren ogródków działkowych
- budowę miejsc postojowych na terenie inwestycji (poza pasem drogowym – łącznie 7 miejsc – w tym 1 dla osoby niepełnosprawnej).
- budowę odcinka ścieżki rowerowej łączącej projektowaną ścieżkę z istniejącą ścieżką rowerową na terenie działki 32/29;
- korektę układu istniejącej ścieżki rowerowej w rejonie projektowanej drogi (korekta ścieżki – przejazd przez drogę)

5. STAN ISTNIEJĄCY

Projektowana inwestycja położona jest w dzielnicy Podgórze miasta Kraków, województwo małopolskie.

Lokalizacja:



Na przedmiotowym terenie obowiązuje Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego dla obszaru „Rejon ulicy Przewóz” uchwalony Uchwałą Rady Miasta Krakowa nr XXVIII/710/19 z dnia 06.11.2019r;
Obecnie ul. St. Korbońskiego na tym odcinku, jest drogą ziemną o szer. 2,8 – 3-3m, prowadzącą na teren ogródków działkowych.
Droga na fragmencie jest oświetlona, nie jest odwadniana.
Teren na którym projektuje się drogę łączącą z ul. Korbońskiego obecnie jest terenem zielonym.
Projektowana droga prowadzi do kolizji z istniejącą zielenią na terenie dz. 32/29 – uzyskano decyzję zgody na wycinkę kolidujących drzew.

Teren objęty zagospodarowaniem graniczy:
- od strony południowej – z drogą wewnętrzną dz. 124/9 (KDW.4) i ciągiem pieszo rowerowym (żwirowym) (KDX.2)
- od strony zachodniej – z drogą dojazdową, stanowiącą dojazd do zabudowań mieszkalnych wielorodzinnych (KDD) – ul. Lipska - boczna;
- od strony północnej – z terenami zielonymi
-od strony wschodniej – ulica St. Korbońskiego, oddziela inwestycję od ogródków działkowych.

6. STAN PROJEKTOWANY

6.1. Ustalenia wynikające z MPZP

Główne ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego :
Planowana inwestycja zlokalizowana jest na terenie objętym Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego dla obszaru „Rejon ulicy Przewóz” uchwalony Uchwałą Rady Miasta Krakowa nr XXVIII/710/19 z dnia 06.11.2019r;
Projektowane drogi znajdują się w granicach linii rozgraniczających:
- KDL 3– Tereny dróg publicznych o podstawowym przeznaczeniu pod drogi publiczne klasy lokalnej.
W MPZP zapisano docelowy układ komunikacyjny z uwzględnieniem parametrów typowych przekrojów jezdni – dla proj. drogi KDL.3 wskazano 1x2 (ilość jezdni x ilość pasów na jednej jezdni).

Wyznaczono szerokości pasów drogowych – 15m z dopuszczeniem poszerzenia do 33m w rejonie skrzyżowania z drogą KDL1.

6.2. Projektowane miejsca postojowe.
Miejsca dedykowane projektowanej inwestycji (Całoroczne Centrum Sportów Zimowych) zlokalizowano poza terenami pasa drogowego. Ponieważ założeniem było utrzymanie terenów zielonych i rekreacyjnych większość miejsc postojowych zlokalizowana jest w parkingu podziemnym, do którego zjazd projektowany jest z ul. St Korbońskiego.
Na terenie projektuje się jedynie 7 miejsc postojowych (w tym 1 dla osoby niepełnosprawnej oraz zatokę dla autobusów szkolnych) bez prawa postoju – tzw. kiss & ride.

6.3. Krótki opis projektowanej inwestycji.
Projektowana inwestycja pn. **Budowa budynku Całorocznego Centrum Sportów Zimowych wraz z zespołem basenów oraz parkingiem podziemnym** obejmuje:
- budowę budynku Całorocznego Centrum Sportów Zimowych wraz z zespołem basenów oraz parkingiem podziemnym;
- budowę górki saneczkowej (mały stok narciarski stanowiący szkółkę narciarską)
- elementy zagospodarowania terenu, w tym ścieżka biegowa i rowerowa, całoroczna trasa do narciarstwa biegowego, plac przed wejściem głównym z elementami małej architektury, dojścia i dojazdy, miejsca postojowe dla samochodów osobowych (7 szt, w tym 1 dla osób niepełnosprawnych), pergole i schody terenowe.
- przebudowa i rozbudowa (do szer. 6,0m) ul. St. Korbońskiego oraz budowa ulicy łączącej ul. St. Korbońskiego z ul. Myśliwską

Całość inwestycji będzie podzielona na dwa zadania inwestycyjne:
1. część drogowa, zgodnie z niniejszym opisem;

2. zabudowa kubaturowa wraz z zagospodarowaniem rekreacyjnym;
Oba etapy muszą być wykonywane równolegle, ponieważ zabudowa kubaturowa nie może funkcjonować bez rozbudowy układu komunikacyjnego (brak dojazdu).

Zabudowa kubaturowa znajdować się będzie na terenie wyznaczonym w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, i będzie zajmować praktycznie cały ten obszar.
W budynku Całorocznego Centrum Sportów Zimowych znajdować się będzie lodowisko rekreacyjne, lodowisko do curlingu, zespół basenów z basenem dostosowanym do skoków z trampoliny i brodzikiem, boiska sportowe, boiska do squasha, siłownia - wszystkie elementy będą miały własne zaplecza socjalno – szatniowe oraz zaplecze administracyjne i kawiarnia z tarasem na dachu budynku. Do budynku przylegać będzie górka saneczkowa.
W podpiwniczeniu budynku będą znajdować się pomieszczenia technologiczne oraz parking podziemny na 90 miejsc postojowych.

Zgodnie z zapisami MPZP dla obiektów sportowych lokalnych 30 miejsc postojowych na 100 użytkowników przebywających w obiekcie jednocześnie.
Jednocześnie z projektowanego obiektu może korzystać ok. 320 osób – wymagana liczba miejsc postojowych wynosi 96.
Oprócz miejsc w garażu podziemnym, pozostałe miejsca postojowe zostaną zapewnione na terenie inwestycji (7 miejsc). Łącznie dla użytkowników przewidziano 97 miejsca postojowe.
Przyjmuje się że przy obiekcie działającym w godzinach 8-22 (ok 14 godzin dziennie), przy obłożeniu budynku min. 80% ruch generowany przez projektowany budynek może wynieść ok. 720 samochodów osobowych na dobę.

Przed wejściem głównym projektuje się plac wejściowy, z elementami małej architektury stanowiący przedłużenie hallu wejściowego i będący atrakcyjną przestrzenią zewnętrzną, współgrającą z otoczeniem. Na terenie inwestycji projektowane będą również – ścieżka rowerowa. Ścieżki piesze oraz trasa biegowa (poza pasem drogowym). Teren inwestycji nie będzie ogrodzony i będzie ogólnodostępny.

6.4. ROZWIĄZANIE SYTUACYJNE

Przedłużenie ul. Myśliwskiej w kierunku St. Korbońskiego:
Podstawowe parametry:

L.p.	**Parametr**	
1.	Klasa drogi (ilość jezdni/ pasów ruchu)	KDL 1/2
2.	Położenie	Na terenie zabudowy
3.	Szerokość pasów ruchu [m]	2x3,25
5.	Szerokość chodnika [m]	2,00 (obustronny)
6.	Podstawowa szerokość opaski za chodnikiem [m]	0,50
7.	Spadek poprzeczny jezdni	dwustronny 2%
8.	Kategoria ruchu	KR3

Zaprojektowano jezdnię o szerokości 6,50 m obejmującą dwa pasy ruchu o szerokości 3,25 m. Nawierzchnia ulicy zostanie wykonana z betonu asfaltowego.
Podane wymiary liczone są do krawężników, nie uwzględniając ich.

Ulica St. Korbońskiego:
Podstawowe parametry:

L.p.	**Parametr**	
1.	Klasa drogi (ilość jezdni/ pasów ruchu)	KDL 1/2
2.	Położenie	Na terenie zabudowy
3.	Szerokość pasów ruchu [m]	2x3,00
5.	Szerokość chodnika [m]	2,00 (obustronny), miejscowe zawężenia do 1,5m – na łuku drogi oraz w miejscach łączenia z istniejącymi chodnikami;

6.	Podstawowa szerokość opaski za chodnikiem [m]	0,50
7.	Spadek poprzeczny jezdni	dwustronny 2%
8.	Kategoria ruchu	KR3

Zaprojektowano jezdnię o szerokości 6,00 m obejmującą dwa pasy ruchu o szerokości 3,00 m. Nawierzchnia ulicy zostanie wykonana z betonu asfaltowego.

Wzdłuż projektowanych dróg zaprojektowano chodniki obustronne szer. 2,0m (miejscowe zawężenia do szer. 1,5m na ul. Korbońskiego), a od zachodniej strony ul. Korbońskiego dodatkowo ścieżkę rowerową szer. 2,0m
Chodniki na całym projektowanym odcinku będą dostępne dla osób niepełnosprawnych, nie będą zawierały barier architektonicznych. Ponadto przejścia dla pieszych i skrzyżowania ze ścieżką rowerową będą oznakowane kostką integracyjną.
Ponadto na terenie inwestycji zaprojektowano ścieżkę rowerową łączącą istniejący ciąg rowerowy z projektowanym. Ścieżka projektowana szer. 2,5m oddzielona jest od chodnika pasem zieleni wysokiej i łączy się z ciągiem projektowanym w rejonie przejścia dla pieszych i przejazdu przez ul. Korbońskiego.
Projektuje się również korektę trasy istniejącego ciągu rowerowego – w rejonie przejścia dla pieszych i przejazdu przez ul. Myśliwską

6.5. ROZWIĄZANIE WYSOKOŚCIOWE

Projektowany układ drogowy zostanie dowiązany wysokościowo do stanu istniejącego.

Projektowane jezdnie posiadać będą przekrój dwustronny, o pochyleniu 2%.
Dla projektowanego chodnika przyjęto spadek poprzeczny o wartości 2%.

Krawężniki przewidziane w projekcie zostaną wbudowane na wysokość:
- 12 cm - na połączeniu jezdni z chodnikiem, przy przejściach dla pieszych
- 2 cm - na połączeniu krawędzi jezdni ze zjazdami publicznymi oraz na wysokości przejść dla pieszych,

Pomiędzy ścieżka rowerową a chodnikiem – obrzeża wtopione

6.6. KONSTRUKCJE NAWIERZCHNI

Projektowane przekroje normalne i konstrukcje projektowanych nawierzchni przedstawiono na rys. nr D-02.
Dla przebudowywanej i nowoprojektowanej drogi przyjęto kategorię ruchu KR3. Przyjęto nawierzchnię z betonu asfaltowego, natomiast chodnik zostaną wykonane z betonowej kostki brukowej.
Wymagane są następujące wartości wtórnego modułu odkształcenia na szczycie poszczególnych warstw:
- dolna warstwa podbudowy zasadniczej - E2≥160 MPa,
- dolne warstwy konstrukcyjne - E2≥100 MPa,
- grunt rodzimy - E2≥80 MPa.

Zaprojektowano następujące konstrukcje nawierzchni:

KONSTRUKCJA JEZDNI
- **4 cm** warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S
- **6 cm** warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W
- **8 cm** warstwa podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego AC16P
- **20 cm** warstwa dolna podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 (frakcja 0/31,5 mm)
- **20 cm** warstwa podbudowy pomocniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 (frakcja 0/63 mm)
- **10 cm** warstwa odcinająca żwirowa

łącznie **68 cm**

KONSTRUKCJA MIEJSC POSTOJOWYCH
- **10 cm** warstwa ścieralna z betonowych płyt ażurowych (zielony parking)
- **3 cm** podsypka cementowo - piaskowa 1:4
- **20 cm** podbudowa zasadnicza z kruszywa kamiennego łamanego stab. mech. 0/31,5 mm
- **20 cm** podbudowa zasadnicza z kruszywa kamiennego łamanego stab. mech. 0/63 mm
- **10 cm** warstwa żwirowa odcinająca

łącznie **63 cm**

KONSTRUKCJA CHODNIKA
- **8 cm** warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej
- **3 cm** podsypka cementowo - piaskowa 1:4
- **15 cm** podbudowa zasadnicza z kruszywa kamiennego łamanego stab. mech. 0/31,5 mm
- **15 cm** podbudowa zasadnicza z kruszywa kamiennego łamanego stab. mech. 0/63 mm

łącznie **41 cm**

KONSTRUKCJA CHODNIKA Z NAWIERZCHNIĄ INTEGRACYJNĄ
- **8 cm** płyty guzikowe polimerobetonowe
- **3 cm** podsypka cementowo - piaskowa 1:4
- **15 cm** podbudowa zasadnicza z kruszywa kamiennego łamanego stab. mech. 0/31,5 mm
- **15 cm** podbudowa zasadnicza z kruszywa kamiennego łamanego stab. mech. 0/63 mm

łącznie **41 cm**

ŚCIEŻKA ROWEROWA

- **5 cm** mastyks grysowy rozkładany mechanicznie i wałowany
- **10 cm** podbudowa z kruszywa kamiennego łamanego stab. mech. 0/31,5 mm
- **20 cm** podbudowa z kruszywa kamiennego łamanego stab. mech. 31,5/63 mm

łącznie **35 cm**

ŚCIEŻKA BIEGOWA
- **3 cm** nawierzchnia mineralna 0/8 mm
- **5 cm** warstwa dynamiczna 0/16 mm
- **12 cm** podbudowa z kruszywa łamanego 0/31 mm

łącznie **20cm**

6.7. SZCZEGÓŁY KONSTRUKCYJNE

W projekcie uwzględniono:
- krawężnik kamienny (granitowy) 20x30x100 wyniesiony na wysokość h=+12 cm, połączony ze ściekiem z dwóch rzędów betonowej kostki brukowej posadowione na ławie betonowej z oporem wykonanej z betonu klasy C12/15, ułożone na warstwie podsypki cementowo - piaskowej 1:4,
- krawężnik kamienny (granitowy) 20x30x100 obniżony na wysokość h=+2 cm, połączony ze ściekiem z dwóch rzędów betonowej kostki brukowej posadowione na ławie betonowej z oporem wykonanej z betonu klasy C12/15, ułożone na warstwie pod-sypki cementowo - piaskowej 1:4,
- obrzeże betonowe 8x30x100 na ławie betonowej z oporem wykonanej z betonu klasy C12/15, obrzeże ułożone zostanie na warstwie podsypki cementowo - piaskowej 1:4,
- ściek z dwóch rzędów betonowej kostki brukowej 10/20 posadowiony na ławie z betonu klasy C12/15, ułożony na warstwie podsypki cementowo-piaskowej 1:4.

Zastosowane materiały:
Nawierzchnie ulic - z betonu asfaltowego;

Nawierzchnia chodnika projektowanego - kostka brukowa betonowa prostokątna 10x20x8cm w kolorze szarym;
Oznaczenia dla osób niewidomych i słabowidzących – płyty guzikowe polimerobetonowe;
Krawężniki, obrzeża - betonowe, szare;
Nawierzchnia zjazdów - z kostki typu holland, bezfazowej;
Nawierzchnia ścieżki rowerowej - mastyks grysowy w kolorze ceglastym;
Krawędzie jezdni wykonane kamiennych (granitowych) krawężników 20x30 połączonymi ze ściekiem z dwóch rzędów kostki brukowej 10x20;
Projektowane miejsca postojowe i zatoka kiss&ride - betonowe płyty o konstrukcji ażurowej przepuszczalnej.
W miejscach gdzie chodnik jest wyniesiony ponad przylegający grunt (rów w rejonie dz.1/11) zastosowano mur oporowy, wyniesiony 15cm ponad chodnik i balustradę.

6.8. ODWODNIENIE
Przewiduje się odprowadzenie wód opadowych za pomocą spadków - poprzecznego i podłużnego do studzienek wodościekowych, a następnie do istniejącej kanalizacji ogólnospławnej.
Studzienki muszą być wyposażone w ruszty żeliwne odpowiednie dla klasy obciążenia, nie mniejszej niż D400 wg PN EN 1433/DIN 19580

6.9. INFRASTRUKTURA TECHNICZNA:

6.9.1 KANALIZACJA DESZCZOWA
W ramach inwestycji przewiduje się budowę sieci kanalizacji deszczowej – odwodnienie dróg objętych inwestycją. Budowa obejmuje także montaż wpustów drogowych Ø500 mm oraz studni kanalizacyjnych betonowych. Budowa kanalizacji deszczowej – wg odrębnego opracowania.

6.9.2 SIEĆ ELEKTROENERGETYCZNA - OŚWIETLENIE
Projekt przewiduje budowę oświetlenia dla projektowanych dróg. Ul. St. Korbońskiego jest częściowo oświetlona – istniejące oświetlenie pozostanie dostosowane do geometrii drogi. Oświetlenie terenu – wg odrębnego opracowania.
Wszystkie ewentualne kolizje z elementami istn. infrastruktury zostaną uzgodnione z gestorami sieci.

7. ZIELEŃ
Projektowana droga prowadzi do kolizji z istniejącą zielenią na terenie dz. 32/29 – wystąpiono o decyzję zgody na wycinkę kolidujących drzew.

8. ROBOTY ZIEMNE
Roboty ziemne polegać będą na wykonaniu nasypów oraz wykopów pod projektowane elementy. Niezagospodarowane masy ziemne, zgodnie z ustawą o odpadach z dnia 14.12.2012 roku Dz. U. nr 2018 poz. 21, należy odwieźć na miejsce wskazane przez Inwestora i zutylizować.

9. Elementy organizacji i bezpieczeństwa ruchu drogowego

Projekt organizacji ruchu stanowić będzie odrębne opracowanie.