

Tom I

Zespół projektowy:

Branża	Funkcja	Imię i nazwisko	Nr uprawnień	Podpis
Drogowa	Asystent	inż. Wiesław Bączkowski	187/Sz/2002	
	Projektant	mgr inż. Jerzy Grzesiak	554/Sz/94	

1

Spis treści	
A. Opis techniczny	3
I. Podstawa opracowania	3
II. Cel i zakres opracowania	3
III. Stan istniejący	3
IV. Projektowane elementy	3
IV.1. Zagospodarowanie terenu – projektowane powierzchnie i elementy	3
IV.2. Plan sytuacyjny.	5
IV.3. Przekrój podłużny	6
IV.4. Przekrój poprzeczny	7
IV.5. Konstrukcja nawierzchni	7
IV.6. Odwodnienie	8
IV.7. Wykonanie i odbiór robót	8
IV.8. Oznakowanie terenu robót	8
IV.9. Informacje o obszarze oddziaływania	8
IV.10. Informacje o ochronie zabytków	8
B. Spis rysunków	10
C. Załączniki	11
Oświadczenie autorów projektu	12
Rysunki	

A. Opis techniczny

I. Podstawa opracowania

1. Zlecenie Inwestora
2. Mapa do celów projektowych w skali 1 : 500.
3. Normatywy i katalogi techniczne.
4. Wizja lokalna w terenie oraz własne pomiary sytuacyjno – wysokościowe
5. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity - Dz. U. nr 0 poz. 290 z 2016)
6. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity - Dz. U. nr 0 poz. 124 z 2016).

II. Cel i zakres opracowania.

Dokumentacja niniejsza obejmuje rozwiązania techniczne związane z wykonanie układu komunikacyjnego, ciągów komunikacji pieszej na działkach o numerach ewidencyjnym 11/3 i 23 w obrębie Wierzchład w ramach inwestycji związanej z zagospodarowaniem terenów plaży w Wierzchładzie. Wykonanie przedmiotowych elementów układu komunikacyjnego zostało podyktowane koniecznością zapewnienia należytego dostępu do terenu plaży. Projektowany sposób urządzenia terenów plaży będzie miał charakter docelowy. W związku z powyższym elementy układu komunikacyjnego zaprojektowano o nawierzchni ulepszonej, której konstrukcja oraz parametry techniczne dostosowano do przewidywanego ruchu oraz wymagań zawartych w przepisach szczegółowych.

III. Stan istniejący.

Teren objęty niniejszym projektem położony jest na działkach o numerach 11/3 i 23 w obrębie Wierzchład.

Działka numer 23 w obrębie Wierzchład stanowi ciąg komunikacyjny pieszy ogólnodostępny biegnący wzdłuż brzegu jeziora Miedwie. Powyższa działka jest w chwili obecnej ciągiem komunikacyjnym o nieuregulowanej szerokości bez wydzielonej jezdni z częściowo wydzielonymi chodnikami. Istniejące chodniki szerokości 1,4 m wykonano z brukowej kostki betonowej. Natomiast ruch pojazdów odbywa się po fragmencie nieutwardzonego terenu, a położenie ciągu oddziela się od pozostałej części działki poprzez wyjeżdżenie trawy. Działka numer 23 w chwili obecnej została zagospodarowana w sposób docelowy zgodny z jej przeznaczeniem tylko na części powierzchni. Przedmiotowa działka jest w całości pokryta roślinnością niską tj. trawami i krzewami oraz roślinnością wysoką tj. drzewami. Teren pomiędzy plażą z pomostem a tzw. basenem mariny charakteryzuje się podmokłymi gruntami wykazującymi cechy bagienne.

Działka numer 11/3 w obrębie Wierzchład stanowi jezior Miedwie. Powyższa działka jest w chwili obecnej akwenem wodnym stanowiącym własność Skarbu Państwa. Na przedmiotowej działce obecnie w pierwszej jej części wykonany jest pomost o konstrukcji nośnej stalowej i pomoście drewnianym. W drugiej części działki 11/3 znajduje się basen ograniczony nabrzeżem ziemnym, a krawędź brzegowa uregulowana jest murem oporowym. Działka numer 11/3 została zagospodarowana w sposób docelowy zgodny z jej przeznaczeniem.

IV. Projektowane elementy

1. Zagospodarowanie terenu - projektowane powierzchnie i elementy

Zgodnie z zaleceniem Inwestora w niniejszym projekcie przewidziano wykonanie dwóch ciągów komunikacji pieszej tj. ścieżki dla pieszych. Przewidziano wykonanie jednego ciągu dla pieszych

jako przedłużenia istniejącej ścieżki prowadzącej z terenu parkingu w kierunku mola oraz wykonanie drugie nowego ciągu jako połączenia istniejącej plaży z basenem i terenem mariny. Nowo projektowane ciągi oznaczono literami „A” i „B”. Ciąg komunikacji pieszej oznaczony literą „A” został zaprojektowany od istniejącej ścieżki łączącej parking zlokalizowany przy drodze dojazdowej do plaży z mołem. Ciąg komunikacji pieszej oznaczony literą „A” od hm. 0 + 000,0 do hm. 0 + 22,0 zaprojektowano o szerokości 1,4 m tj. o szerokości istniejącej ścieżki. Natomiast na odcinku od hm. 0 + 22,0 do hm. 0 + 28,0 zaprojektowano poszerzenie z 1,4 m do 2,0 m tj. do istniejącej szerokości pomostu. Na całej długości odcinka „A” tj. 28,0 m zaprojektowano nawierzchnię z brukowej kostki betonowej gr. 6,0 cm. Po obu stronach bezpośrednio przy ścieżce zaprojektowano odtworzenie istniejących zieleńców pasami o szerokości 0,5 m. Przedmiotowy ciąg komunikacji pieszej biegnie odcinkiem prostym od istniejącej ścieżki równoległe wzdłuż nabrzeża z odejściem na odcinku 6,0 m przed krawędzią podestu w stronę pomostu. Szczegółowy przebieg osi trasy na odcinku „A” został określony punktami charakterystycznymi 01 ÷ 03 , których współrzędne geodezyjne zostały podane w tabeli umieszczonej na rysunku numer D1 pt. „ Plan zagospodarowania terenu – plansza komunikacyjna”.

Ciąg komunikacji pieszej oznaczony literą „B” został zaprojektowany od załamania przebiegu istniejącej ścieżki w centralnej części plaży do toru wodowania łodzi przy basenie mariny. Ciąg komunikacji pieszej oznaczony literą „B” od hm. 0 + 000,0 do hm. 2 + 39,8 na całej długości zaprojektowano o stałej szerokości 2,0 m. Na całej długości odcinka „B” tj. 239,8 m zaprojektowano nawierzchnię żwirową. Po obu stronach bezpośrednio przy ścieżce zaprojektowano odtworzenie istniejących zieleńców pasami o szerokości 0,5 m. Przedmiotowy ciąg komunikacji pieszej biegnie odcinkami prostymi z miejscowymi załamaniami trasy. W ciągu odcinka „B” zaprojektowano 12 punktów załamania przebiegu osi trasy, załamania przebiegu trasy zostały podyktowane koniecznością dostosowania przebiegu do lokalizacji istniejącego zadrzewienia. Zaprojektowano odsunięcia osi trasy w taki sposób aby prowadzone roboty ziemne nie naruszały systemu korzeniowego rosnących drzew. Szczegółowy przebieg osi trasy na odcinku „B” został określony punktami charakterystycznymi 04 ÷ 17 , których współrzędne geodezyjne zostały podane w tabeli umieszczonej na rysunku numer D1 pt. „ Plan zagospodarowania terenu – plansza komunikacyjna”.

Ponadto w ramach niniejszego projektu przewidziano rozbiórkę istniejącej bramy wjazdowej na teren dawnego ośrodka oraz pozostałego fragmentu ogrodzenia bezpośrednio przyległego do bramy wjazdowej.

Projektowane ciągi komunikacji pieszej tj. odcinek „A” i odcinek „B” spowodują zmiany w sposobie zagospodarowania terenu działki numer 11/3 i działki numer 23. Natomiast bez zmian pozostanie sposób i przeznaczenie powyższych działek. W przedmiotowym projekcie przewidziano do wykonania :

w granicach działki numer 11/3 tj. jezioro Miedwie (własność Skarb Państwa)

- ścieżka dla pieszych szerokości 1,4 m ÷ 2,0 m i długości łącznej 28,0 m z brukowej kostki betonowej gr. 6,0 cm, powierzchnia całkowita 41,0 m²
- zieleńce (nawiezenie humusu wraz z obsianiem trawą) o szerokości 0,5 m i długości łącznej 56,0, powierzchnia całkowita – 28,0 m²

w granicach działki numer 23 tj. działka stanowiąca własność Inwestora

- ścieżka dla pieszych szerokości 2,0 m i długości łącznej 239,8 m o nawierzchni żwirowej gr. 12,0 cm, powierzchnia całkowita 479,6 m²
- zieleńce (nawiezenie humusu wraz z obsianiem trawą) o szerokości 0,5 m i długości łącznej 479,6 powierzchnia całkowita – 239,8 m²

2. Plan sytuacyjny.

Zgodnie z wytycznymi Inwestora niniejszy projekt obejmuje budowę dwóch ciągów komunikacji pieszej tj. ścieżki dla pieszych, ciągi te oznaczono literami „A” i „B”. Ciąg pieszy oznaczony literą „A” stanowi przedłużenie już istniejącej ścieżki łączącej parking zlokalizowany przy drodze dojazdowej do plaży z mołem. Na brakującym odcinku o długości 28,0 m zaprojektowano ścieżkę dla pieszych o parametrach technicznych identycznych jak istniejąca ścieżka. Ścieżkę dla pieszych oznaczoną literą „A” zaprojektowano o następujących podstawowych parametrach technicznych:

- szerokość 1,4 m ÷ 2,0 m, obustronnie obramowana obrzeżem betonowym zatopionym o wymiarach 8 * 30 cm
- pochylenie poprzeczne jednostronne o wartości 2,0 % ze spadkiem skierowanym do prawej krawędzi
- pochylenie podłużne o wartościach opadających od – 0,85 % do – 2,0 %
- obustronnie zieleńce o szerokości 0,5 m, pochylenie poprzeczne zieleńców 6,0 ÷ 8,0 %
- niweleta wyniesiona ponad istniejący teren średnio o 10 cm
- kategoria ruchu, ruch pieszy
- nawierzchnia z brukowej kostki betonowej gr. 6,0 cm koloru szarego, kształt typu cegiełka

Początek ścieżki oznaczonej literą „A” założono na krawędzi istniejącej ścieżki biegnącej w stronę mola, koniec ujętego w niniejszym projekcie odcinka założono na krawędzi podestu dochodzącego do pomostu mola. Trasa niniejszego odcinka składa się z 2 odcinków prostych. Od istniejącej ścieżki na odcinku o długości 22,0 m zaprojektowano ścieżkę przebiegającą równolegle do linii nabrzeża w odległości około 4,0 m. Na odcinku 6,0 m przed krawędzią podestu, przebieg ścieżki ulega załamaniu. W punkcie oznaczonym symbolem „02” trasa projektowanej ścieżki skręca w kierunku istniejącego mola. W hm. 0 + 28,0 trasa projektowanej ścieżki oznaczonej literą „A” pokrywa się z krawędzią istniejącego podestu mola i w tym miejscu się kończy.

Szczegółową lokalizację ścieżki na odcinku „A” wraz z pozostałymi elementami jej przebiegu pokazano na rysunku numer D1a pt. „Plan zagospodarowania terenu – plansza komunikacyjna” niniejszej dokumentacji.

Ciąg pieszy oznaczony literą „B” został zaprojektowany od załamania przebiegu istniejącej ścieżki w centralnej części plaży do toru wodowania łodzi przy basenie mariny. Na przedmiotowym odcinku o długości 238,9 m zaprojektowano ścieżkę dla pieszych o parametrach technicznych adekwatnych jak dla chodników. Ścieżkę dla pieszych oznaczoną literą „B” zaprojektowano o następujących podstawowych parametrach technicznych:

- szerokość stała na całej długości 2,0 m, obustronnie obramowana obrzeżem betonowym zatopionym o wymiarach 8 * 30 cm
- pochylenie poprzeczne jednostronne o wartości 2,0 % ze spadkiem skierowanym do lewej krawędzi (w kierunku brzegu jeziora)
- pochylenie podłużne o wartościach wznoszących od + 0,0 % do + 0,97 % oraz o wartościach opadających od – 0,25 % do – 1,15 %
- obustronnie zieleńce o szerokości 0,5 m, pochylenie poprzeczne zieleńców 6,0 ÷ 8,0 %
- niweleta wyniesiona ponad istniejący teren średnio o 9 cm
- kategoria ruchu, ruch pieszy

Początek ścieżki oznaczonej literą „B” założono na krawędzi istniejącej ścieżki w centralnej części plaży, koniec ujętego w niniejszym projekcie odcinka założono na krawędzi toru do wodowania łodzi przy basenie mariny. Trasa niniejszego odcinka składa się z 12 odcinków prostych. Od istniejącej ścieżki na odcinku o długości 17,8 m zaprojektowano ścieżkę przebiegającą w kierunku istniejącego ogrodzenia działki numer 24. Na dalszym odcinku ścieżka biegnie równolegle wzdłuż istniejącego ogrodzenia działki numer 24 w odległości zmiennej od 2,0 m do około 4,0 m. Na odcinku 16,0 m przed krawędzią toru do wodowania łodzi, przebieg ścieżki ulega załamaniu. W

punkcie oznaczonym symbolem „16” trasa projektowanej ścieżki skręca w kierunku istniejącego toru do wodowania łodzi. W hm. 2 + 39,8 trasa projektowanej ścieżki oznaczonej literą „B” pokrywa się z krawędzią istniejącego toru do wodowania łodzi i w tym miejscu się kończy.

Szczegółową lokalizację ścieżki na odcinku „B” wraz z pozostałymi elementami jej przebiegu pokazano na rysunku numer D1b pt. „Plan zagospodarowania terenu - plansza komunikacyjna” niniejszej dokumentacji.

Uwaga:

1. Zgodnie z danymi zawartymi w treści mapy do celów projektowych w zakresie opracowania brak jest punktów osnowy geodezyjnej podlegających ochronie.

3. Przekrój podłużny

Nową niweletę ścieżki oznaczonej literą „A” zaprojektowano jako opisową po istniejącym terenie z podniesieniem do wartości wynikających z niezbędnego wzmocnienia konstrukcji oraz wyprofilowania jej przebiegu zgodnie z danymi zawartymi w profilu podłużnym. Zaprojektowana niweleta ścieżki wyniesiona została ponad otaczających teren średnio o 10 cm. Dążono do minimalizowania ilości robót ziemnych oraz dopasowania do przebiegu otaczającego terenu. Pochylenie podłużne ścieżki na przedmiotowym odcinku zaprojektowano o wartościach opadających od – 0,85 % do – 2,0 %. Załamania trasy w przekroju podłużnym z uwagi na charakter ciągu komunikacyjnego nie zostały wyokrąglone łukami pionowymi. Obrzeża obramowujące ścieżkę łagodnie bez uskoków przechodzą do rzędnej wysokościowej nawierzchni istniejącej ścieżki oraz podestu pomostu.

Szczegółowy przebieg projektowanej niwelety ścieżki na odcinku oznaczonym literą „A” pokazano na rysunku numer D4a pt. „Profil podłużny ścieżki na odcinku „A” niniejszej dokumentacji.

Nową niweletę ścieżki oznaczonej literą „B” zaprojektowano jako opisową po istniejącym terenie z podniesieniem do wartości wynikających z niezbędnego wzmocnienia konstrukcji oraz wyprofilowania jej przebiegu zgodnie z danymi zawartymi w profilu podłużnym. Zaprojektowana niweleta ścieżki wyniesiona została ponad otaczających teren średnio o 9 cm. Dążono do minimalizowania ilości robót ziemnych oraz dopasowania do przebiegu otaczającego terenu. Pochylenie podłużne ścieżki na przedmiotowym odcinku zaprojektowano o wartościach o wznoszących od + 0,0 % do + 0,97 % oraz o wartościach opadających od – 0,25 % do – 1,15 %. Załamania trasy w przekroju podłużnym z uwagi na charakter ciągu komunikacyjnego nie zostały wyokrąglone łukami pionowymi. Obrzeża obramowujące ścieżkę łagodnie bez uskoków przechodzą do rzędnej wysokościowej nawierzchni istniejącej ścieżki oraz krawędzi toru do wodowania łodzi.

Szczegółowy przebieg projektowanej niwelety ścieżki na odcinku oznaczonym literą „B” pokazano na rysunku numer D4b pt. „Profil podłużny ścieżki na odcinku „B” niniejszej dokumentacji.

Uwaga:

1. W bezpośrednim sąsiedztwie istniejących sieci uzbrojenia podziemnego roboty ziemne (wykopy, korytowanie pod nawierzchnie) należy wykonywać ręcznie ze szczególną ostrożnością.

4. Przekrój poprzeczny

Przekrój poprzeczny ścieżki oznaczonej literą „A” zaprojektowano jako jednostronny o wartości 2,0 %, ze spadkiem skierowanym do prawej krawędzi. Na odcinku od hm. 0 + 22,0 do hm. 0 + 28,0 tj. na długości 6,0 m zaprojektowano przejście z przekroju poprzecznego jednostronnego o wartości 2,0 % ze spadkiem skierowanym do prawej krawędzi na przekrój poprzeczny adekwatny jak podest pomostu.

Przekrój poprzeczny ścieżki oznaczonej literą „B” zaprojektowano jako jednostronny o wartości 2,0 %, ze spadkiem skierowanym do lewej krawędzi tj. w kierunku brzegu jeziora. Na odcinku od hm. 2 + 29,8 do hm. 2 + 39,8 tj. na długości 10,0 m zaprojektowano przejście z przekroju poprzecznego jednostronnego o wartości 2,0 % ze spadkiem skierowanym do lewej krawędzi na przekrój poprzeczny adekwatny jak pochylenie podłużne toru do wodowania łodzi.

Przekroje poprzeczne zieleńców przyległych do projektowanych ścieżek są stałe na całej długości, jednostronne ze spadkiem o wartości $6,0 \div 8,0$ %. Jedynie na odcinkach dochodzących do istniejącej ścieżki oraz toru do wodowania łodzi przekrój poprzeczny pobocza jest dostosowany do przebiegu i ukształtowania terenu.

5. Konstrukcja nawierzchni.

Zgodnie z wytycznymi Inwestora oraz na podstawie "Katalogu typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych" (załącznik nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16.06.2014 r.), dokonano doboru konstrukcji nawierzchni poszczególnych elementów projektowanego układu komunikacyjnego. Założono w odniesieniu do ścieżki na odcinku oznaczonym literą „A” konstrukcję podatną. Dla nowych nawierzchni przyjmuje się okres eksploatacji nie mniej niż 20 lat i zaprojektowano następującą konstrukcję nawierzchni, które przedstawiono na rysunkach dokumentacji.

a. konstrukcja ścieżki na odcinku oznaczonym literą „A”

- warstwa ścieralna z brukowej kostki betonowej koloru szarego -gr. 6,0 cm
- podsypka cementowo - piaskowa 1 : 4 - gr. 5,0 cm
- warstwa odsączająca z piasku o współczynniku filtracji $k \geq 8$ m/dobę -gr.15,0 cm
- nasyp budowlany z materiału o współczynniku filtracji $k \geq 8$ m/dobę grubość wg. przebiegu niwelety
- grunt rodzimy (podłoże profilowane i zagęszczone)

b. konstrukcja ścieżki na odcinku oznaczonym literą „B”

- nawierzchnia żwirowa mieszanek frakcji 0 ÷ 22,4 (tj. żwir, piasek, glina) -gr. 12,0 cm
- warstwa odsączająca z piasku o współczynniku filtracji $k \geq 8$ m/dobę -gr.15,0 cm
- nasyp budowlany z materiału o współczynniku filtracji $k \geq 8$ m/dobę grubość wg. przebiegu niwelety
- grunt rodzimy (podłoże profilowane i zagęszczone)

c. zieleniec - trawnik

- humusowanie z obsianiem trawą - gr. 5,0 cm
- nasyp budowlany z materiału o współczynniku filtracji $k \geq 8$ m/dobę grubość wg. przebiegu niwelety
- grunt rodzimy (podłoże profilowane i zagęszczone)

Oprócz wyżej wymienionych materiałów zastosowano także obrzeża betonowe $8 * 30 * 100$ cm (wtopione). Zarówno forma, jak i też rodzaj użytych materiałów nie może być zmieniony w trakcie

realizacji robót bez pisemnej zgody Inwestora.

Konstrukcje ścieżki na odcinku oznaczonym literą „A” oraz na odcinku oznaczonym literą „B” jak i też pozostałych elementów przedstawiono na rysunku numer D2 pt. „Przekroje poprzeczne ” i na rysunku numer D3 pt. „Szczegóły konstrukcyjne” niniejszej dokumentacji.

Uwaga:

1. Wszystkie wbudowane materiały winny bezwzględnie posiadać wymagane prawem deklaracje właściwości użytkowych lub dokumenty równoważne.

6. Odwodnienie

Odwodnienie projektowanych ścieżek będzie powierzchniowe. Wody opadowe z nawierzchni ścieżek będą spływały poprzez odpowiednie spadki poprzeczne i podłużne na istniejące przyległe do ścieżek tereny zielone gdzie będą wsiąkały bezpośrednio do gruntu w granicach działki numer 11/3, 23 obręb Wierchłąd, gm. Stargard. Ponadto w przypadku projektowanej ścieżki na odcinku oznaczonym literą „B” z uwagi na rodzaj zastosowanej nawierzchni (żwirowa), która jest nawierzchnia całkowicie przepuszczalną, znaczna część wód opadowych z tej nawierzchni będzie wsiąkała bezpośrednio do gruntu.

7. Wykonanie i odbiór robót

Wszystkie roboty objęte niniejszym projektem należy wykonać zgodnie z właściwymi normami przedmiotowymi oraz specyfikacjami technicznymi wykonania i odbioru robót. Odbiór robót nastąpi w oparciu o przedłożone deklaracje właściwości użytkowych lub dokumenty równoważne, protokoły badań stopnia zagęszczenia dla materiałów zasypowych, podbudów, nawierzchni oraz pozostałe badania i sprawdzenia przewidziane w specyfikacjach technicznych. Odbiór jakościowo - ilościowy wykonanych robót nastąpi na podstawie obowiązujących norm przedmiotowych. Odstępstwa od niniejszych uregulowań prawno – technicznych przyjętych w opracowanym projekcie mogą zostać dokonane tylko i wyłącznie za pisemnym zezwoleniem Inwestora.

8. Oznakowanie terenu robót.

Teren robót budowlanych dla wykonania przedmiotowych ścieżek jest zlokalizowany w granicach działki numer 11/3, 23 obręb Wierchłąd gm. Stargard. Roboty budowlane należy zabezpieczyć i oznakować zgodnie z przepisami ustawy prawo budowlane, BHP i obowiązującymi uregulowaniami szczegółowymi. Kierownik robót jest odpowiedzialny w trakcie wykonywania robót za zapewnienie bezpieczeństwa na odcinku, na którym wykonywane są roboty, wykonawca winien uzyskać stosowne przekazanie placu budowy od Inwestora. Wykonawca robót ponosi pełną odpowiedzialność prawno - finansową w stosunku do osób trzecich, za wyniki szkody związane z prowadzeniem robót.

9. Informacje o obszarze oddziaływania.

Obszar oddziaływania obiektu, czyli budowlanych ścieżek mieści się w całości na działkach na których zostały zaprojektowane tj. 11/3, 23 obręb Wierchłąd gmina Stargard.

10. Informacje o ochronie zabytków.

Planowane do wykonania roboty budowlane będą prowadzone na działkach numer 11/3, 23 obręb Wierchłąd gm. Stargard, które to działki znajdują się poza obszarami objętymi ochroną w myśl

ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. Planowane do wykonania roboty ziemne nie wymagają decyzji Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

B. Spis rysunków

Numer rysunku	Tytuł rysunku	Skala
D1a	Plan zagospodarowania terenu – plansza komunikacyjna	1 : 500
D1b	Plan zagospodarowania terenu – plansza komunikacyjna	1 : 500
D2	Przekroje poprzeczne	1 : 50
D3	Szczegóły konstrukcyjne	1 : 20
D4a	Profil podłużny odcinek „A”	1 : 50/500
D4b	Profil podłużny odcinek „B”	1 : 50/500

C. Załączniki

- oświadczenie autorów projektu
- kserokopie uprawnień autorów projektu
- kserokopie świadectw o przynależności do ZOIB autorów projektu

OŚWIADCZENIE

Na podstawie art. 20 ust. 4 ustawy z dnia 07.07.1994 r. „Prawo budowlane” oświadczam, że projekt budowlany i wykonawczy w części obejmującej układ komunikacyjny opracowany dla zadania pt. „Zagospodarowanie plaży w Wierzchładzie” zaprojektowany na działce numer 11/3, 23 obręb Wierzchład gm. Stargard, którego Inwestorem jest Gmina Stargard z siedzibą przy ulicy Rynek Staromiejski 5, 73 – 110 Stargard, został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.