



PRZEDSIĘBIORSTWO PROJEKTOWO-USŁUGOWE

„Ar-Kon”

mgr inż. Arkadiusz Jarosław Konasiuk

08 - 110 Siedlce  
ul. Jana Kochanowskiego 9/9

e-mail: Ar-Kon@o2.pl  
kom. 0 604 273 908

EGZ Nr .

## PROJEKT ARCHITEKTONICZNO - BUDOWLANY

OBIEKT:	PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 4207W PAPLIN – STOCZEK – SADOWNE.
LOKALIZACJA:	DROGA POWIATOWA NR 4207W, DZIAŁKA O NR EW. 444 OBREB EWIDENCYJNY 0017 MROZOWA WOLA, DZIAŁKA O NR EW. 1607 OBREB EWIDENCYJNY 0023 TOPÓR, DZIAŁKA O NR EW. 1/1 OBREB EWIDENCYJNY 0005 GAJÓWKA ZACHODNIA, DZIAŁKA O NR EW. 779 OBREB EWIDENCYJNY 0021 STOCZEK, JEDNOSTKA EWIDENCYJNA 143308_2 STOCZEK MROZOWA WOLA, TOPÓR, GAJÓWKA ZACHODNIA, STOCZEK, POWIAT WĘGROWSKI, WOJ. MAZOWIECKIE.
INWESTOR:	POWIAT WĘGROWSKI UL. PRZEMYSŁOWA 5, 07-100 WĘGRÓW.
KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO:	<u>KATEGORIA XXV</u> – DROGI I KOLEJOWE DROGI SZYNOWE <u>KATEGORIA IV</u> – ELEMENTY DRÓG PUBLICZNYCH I KOLEJO- WYCH DRÓG SZYNOWYCH, JAK: SKRZYŻOWANIA I WĘZŁY, WJAZDY, ZJAZDY, PRZEJAZDY, PERONY, RAMPY.
BRANŻA:	DROGOWA

### ZESPÓŁ PROJEKTOWY:

Imię i nazwisko:	Nr uprawnień i Specjalność:	Zakres opracowania:	Data opracowania:	Podpis:
mgr inż. ARKADIUSZ JAROSŁAW KONASIUK	UPR. NR EWID. LUB/0183/PWOD/06 w specjalności drogowej	branża drogowa	luty 2024 r.	

## **I. DOKUMENTY DOŁĄCZONE DO PROJEKTU**

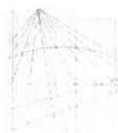
Siedlce, luty 2024 r.

# **OŚWIADCZENIE**

Zgodnie z art. 34, ust. 3d ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. 2021 poz. 2351 z późn. zmianami), oświadczam, że projekt budowlany przebudowy drogi powiatowej nr 4207W Paplin – Stoczek – Sadowne, sporządzony został zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

### **PROJEKTANT:**

ARKADIUSZ KONASIUK	UPR. NR EWID. LUB/0183/PWOD/06 - DO PROJ. I KIEROW. ROBOTAMI BUDOWLANymi BEZ OGRANICZEŃ W SPECJALNOŚCI DROGOWEJ LUB/BD/0090/07	
--------------------	--	--



LUBELSKA  
OKRĘGOWA  
IZBA  
INŻYNIERÓW  
BUDOWNICTWA

LOPB.OKK.7131/38-7132/123/06

Lublin, dnia 12 grudnia 2006 r.

## DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów / Dz.U. z 2001 r. Nr 5 poz. 42, ze zm./, art. 12 ust. 3, art. 13 ust. 1 pkt 1 i 2, art. 14 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 07 lipca 1994 r. Prawo budowlane / tekst jednolity Dz. U. z 2003 r. Nr 207, poz. 2016 z późn. zm./, § 12 pkt 1 i § 18 ust. 1 pkt 1 i 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2005 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie / Dz. U. z 2005 r. Nr 96 poz. 817 / w związku z § 28 Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie / Dz. U. z 2006 r. Nr 83, poz. 578 /, oraz art. 104 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego / Dz.U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm. /

stwierdzamy, że:

**Pan Arkadiusz Jarosław KONASIUK**

magister inżynier

urodzony dnia 23 września 1979 r. w Węgrowie

otrzymuje

### UPRAWNIENIA BUDOWLANE

Nr ewid. LUB/0183/PWOD/06

*do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń  
w specjalności drogowej*

### UZASADNIENIE

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 K.p.a. odstępuje się od uzasadnienia decyzji. Zakres nadanych uprawnień budowlanych wskazano na odwrocie decyzji.

#### Pouczenie :

1. Zgodnie z art. 12 ust. 7 w/w ustawy Prawo budowlane – podstawę do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowi wpis, w drodze decyzji, do centralnego rejestru Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego oraz wpis na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego, potwierdzony zaświadczeniem wydanym przez tę izbę, z określonym w nim terminem ważności.
2. Od decyzji niniejszej służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Lubelskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Lublinie, w terminie czternastu dni od dnia jej doręczenia.

Skład orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej:

Członek

mgr inż. Jerzy Kasperek

Członek

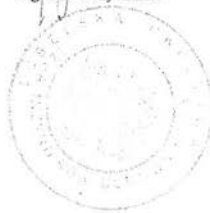
mgr inż. Jerzy Ekiert

Przewodniczący

mgr inż. Edward Wilczopolski

Otrzymują:

1. Pan Arkadiusz Konasiuk  
Olszewnica 40  
21-302 Kąkolewnica
2. Główny Inspektor  
Nadzoru Budowlanego
3. a/a



**Szczegółowy zakres uprawnień  
do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń  
w specjalności drogowej**

**Pan Arkadiusz Jarosław KONASIUK**

**I.** Na mocy art. 12 ust. 1 pkt 1 - 5, art. 13 ust. 3 i 4 ustawy Prawo budowlane, w zakresie objętym wyżej wymienioną specjalnością, niniejsze uprawnienia stanowią podstawę do:

- a) projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,
- b) kierowania budową lub innymi robotami budowlanymi,
- c) kierowania wytwarzaniem konstrukcyjnych elementów budowlanych oraz nadzoru i kontroli technicznej wytwarzania tych elementów,
- d) wykonywania nadzoru inwestorskiego,
- e) sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych,

**bez ograniczeń**

**II.** Na mocy § 18 ust. 1 pkt. 1 i 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2005 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie / Dz.U. z 2005 r. Nr 96 poz. 817/, oraz § 15 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie / Dz. U. Nr 83, poz. 578 /, uprawnienia budowlane w specjalności drogowej bez ograniczeń uprawniają do projektowania i kierowania robotami budowlanymi związanymi z obiektem budowlanym, takim jak :

- 1) droga, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów;
- 2) droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust.
- 3) sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu, w zakresie specjalności objętej niniejszymi uprawnieniami.

Przewodniczący  
Składu Orzekającego OKK

mgr inż. Edward Wilczopolski

## **II. CZĘŚĆ OPISOWA PROJEKTU ARCHITEKTONICZNO - BUDOWLANEGO**

### **1. Rodzaj i kategoria obiektu budowlanego będącego przedmiotem zamierzenia budowlanego**

IV – elementy dróg publicznych i kolejowych dróg szynowych, jak: skrzyżowania i węzły, wjazdy, zjazdy, przejazdy, perony, rampy;

XXV – drogi i kolejowe drogi szynowe;

### **2. Zamierzony sposób użytkowania oraz program użytkowy obiektu budowlanego**

Zamierzonym sposobem użytkowania obiektu budowlanego w postaci „Przebudowa drogi powiatowej nr 4207W Paplin – Stoczek – Sadowne” jest prowadzenie ruchu pojazdów oraz pieszych.

Po wykonaniu projektowanej przebudowy drogi powiatowej nr 4207W, zostaną osiągnięte następujące cele:

- zmniejszenie ryzyka wypadków;
- skrócenie czasu przejazdu;
- oszczędność paliwa;
- zwiększenie komfortu jazdy;
- zwiększenie bezpieczeństwa pieszych;
- zmniejszenie nakładów finansowych na dotychczasowe utrzymanie bieżące;
- ograniczenie emisji spalin i hałasu w stosunku do obecnie eksploatowanego odcinka drogi;
- poprawa warunków odprowadzenia wód;
- poprawa komfortu jazdy w trakcie i po intensywnych opadach deszczu;
- ograniczenie ilości zanieczyszczeń w wodach opadowych odprowadzanych do odbiorników;
- popraw estetyki terenu poprzez likwidację zastoisk wody występujących po intensywnych opadach.

#### Zakres prac dotyczących przebudowywanego odcinka drogi

- Roboty rozbiórkowe (konstrukcja drogi, zjazdów);
- Roboty ziemne pod warstwy konstrukcyjne;
- Zabezpieczanie istniejącej infrastruktury podziemnej rurami osłonowymi;
- Ustawienie krawężników, obrzeży, oporników;
- Wykonanie warstw konstrukcyjnych jezdni, chodników, zjazdów;
- Humusowanie o obsianie terenu
- Montaż urządzeń bezpieczeństwa ruchu;

- Wykonanie oznakowanie pionowego i poziomego.

#### Roboty rozbiórkowe obejmują:

- nawierzchnię i konstrukcję jezdni wraz z obramowaniem na całym odcinku;
- nawierzchni i konstrukcji chodników wraz z obramowaniem;

### **3. Charakterystyczne parametry obiektu budowlanego**

Z uwagi na warunki wynikające z istniejącego ukształtowania zagospodarowania terenu (niewielka szerokość pasa drogowego), a także chęci ograniczenia oddziaływania drogi na środowisko, co przy zastosowaniu standardowych rozwiązań powodowałoby dodatkowo duże zwiększenie kosztów całej inwestycji w stosunku do cyklu życia drogi przyjęto położenie drogi w trudnych warunkach.

#### Parametry techniczne projektowanej drogi powiatowej nr 4207W:

- kategoria drogi – powiatowej
- klasa techniczna drogi - G
- prędkość projektowa - 50 km/h
- kategoria ruchu – KR2
- długość odcinka drogi - 3045,00 m
- szerokość pasa drogowego zmienna 14,60 – 15,00 m
- szerokość jezdni – od 6,00 m (spadek 2% daszkowy) do 8,40 m (spadek jednostronny 5%)
- szerokość chodnika - 2,0 m (spadek 2% do jezdni)
- szerokość zjazdów - wg projektu zagospodarowania terenu (spadek  $\pm 5\%$ )
- nośność - 115 kN/oś
- grupa nośności podłoża - G1
- odwodnienie – teren biologicznie czynny

#### Droga dla pieszych

W ramach inwestycji przewidziano budowę drogi dla pieszych o nawierzchni z betonowej kostki brukowej. Jej szerokości będzie wynosiła 2,0m. Droga dla pieszych w głównej zabudowie Mrozowej Woli oddzielona będzie od jezdni krawężnikiem i pasem buforowym, a obramowana zostanie obrzeżami betonowymi 8x30 cm na ławie z betonu. W miejscach przystanków autobusowych przewidziano perony autobusowe oddzielone od jezdni krawężnikiem. Rozwiązanie wynika z ukształtowania istniejącego terenu, istniejących linii rozgraniczających pasa drogowego, przestrzeni wymaganej do zastosowania elementów odwodnienia drogi oraz istniejącego zadrzewienia.

## Zjazdy

Wzdłuż przedmiotowego odcinka drogi powiatowej do zabudowanych posesji projektowane są zjazdy zwykłe. Zaprojektowano trzy typy zjazdów:

- zjazd A do dróg wewnętrznych,
- zjazd B do nieruchomości zagospodarowanych na cele usługowe,
- zjazdy C2 do nieruchomości o zagospodarowanych na cele mieszkaniowe.

Nawierzchnie zjazdów będą z betonowej kostki brukowej w terenie zabudowanym a po za terenem zabudowanym z kruszywa łamanego. Ich szerokość została dopasowana do szerokości bram. Połączenia zjazdów w terenie zabudowanym z jezdnią zostaną wykonane łukami o promieniu 3m i skosami 2 m na 2 m. Zjazdy zostaną obramowane krawężnikami 15x22 wtopionymi od strony jezdni, a w pozostałych miejscach opornikami 12x25. Zarówno krawężniki jak i oporniki należy ułożyć na ławie z betonu klasy C12/15

W przypadku wysokościowego niedowiązania zjazdów do istniejącego terenu, należy poza pasem drogowym, dowiązanie wykonać z kruszywa łamanego 0/31,5mm, a w przypadku utwardzonej nawierzchni, należy ją częściowo przełożyć zachowując odpowiednie spadki.

## Skrzyżowania

Na odcinku objętym opracowaniem droga powiatowa nr 4207W krzyżuje się drogami:

- w km 13+946,04 z drogą powiatową 4208W – skrzyżowanie zwykła trójwlotowe o promieniach 12 i 16 m
- w km 14+429,29 z drogą gminną 420729W – skrzyżowanie zwykła trójwlotowe o promieniach 3 m
- w km 14+673,36 z drogą wewnętrzną – zjazdy typu A
- w km 14+848,98 z drogą wewnętrzną – zjazdy typu A
- w km 15+099,18 z drogą wewnętrzną – zjazdy typu A
- w km 15+524,93 z drogą gminną 420701W – skrzyżowanie zwykła trójwlotowe o promieniach 3 m
- w km 15+573,56 z drogą wewnętrzną – zjazdy typu A
- w km 15+574,64 z drogą wewnętrzną – zjazdy typu A
- w km 15+750,53 z drogą gminną 420781W – skrzyżowanie zwykła trójwlotowe o promieniach 8 m
- w km 15+750,65 z drogą gminną 420781W – skrzyżowanie zwykła trójwlotowe o promieniach 8 m

- w km 15+907,07 z drogą gminną 420782W – skrzyżowanie zwykła trójwłotowe o promieniach 5 m
- w km 15+967,43 z drogą gminną 420780W – skrzyżowanie zwykła trójwłotowe o promieniach 7 i 12 m
- w km 16+240,60 z drogą wewnętrzną – zjazdy typu A

#### Odwodnienie

Odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z projektowanej drogi będzie odbywało jak to ma miejsce w stanie istniejącym na tereny biologicznie czynne w granicy pasa drogowego.

#### Zieleń

W zakresie planowanej inwestycji nie występują element zieleni kolidujące z nią. W związku z powyższym nie zachodzi konieczność wycinki istniejących drzew.

Tereny przyległe do projektowanych elementów drogowych należy rozplantować, zahumusować warstwą gr. 10 cm i obsiać trawą.

#### Rozwiązania wysokościowe

Drogę powiatową nr 4207W na projektowanym odcinku zaprojektowano wysokościowo w nawiązaniu do stanu istniejącego, niweletę zaprojektowano uwzględniając: ukształtowanie istniejącego terenu, zachowując minimalne spadki podłużne umożliwiające sprawne odprowadzenie wody oraz dowiązując się do istniejących rzędnych wysokościowych prywatnych posesji.

Należy przewidzieć przełożenie istniejących nawierzchni utwardzonych w celu dowiązania się do projektowanych elementów drogowych.

Rzędne projektowanej niwelety, charakterystyczne punkty załamania niwelety, wartości spadków przedstawiono w części rysunkowej.

Na początku i końcu opracowania niweletę projektowanych dróg dowiązano wysokościowo do istniejących nawierzchni.

#### Przekroje normalne

W przekroju poprzecznym zaprojektowano następujące spadki:

- jezdnia, odcinek prosty – 2% - przekrój daszkowy
- jezdnia, łuk – 5% przekrój jednostronny
- pobocze – 8 % - przekrój jednostronny
- chodnik – 2% - przekrój jednostronny

#### Parametry techniczne sieci i urządzeń uzbrojenia terenu



## Kanał technologiczny

Powołując się na Ustawę z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2022 r. poz. 1693 z późn. zm., art. 39 ust. 6ba pkt 2). Inwestor jest zwolniony z konieczności budowy kanału technologicznego na przedmiotowym odcinku drogi powiatowej nr 4207W ponieważ:

- projektowany kanał technologiczny nie miałby kontynuacji po żadnej ze stron
- w ciągu 3 lat nie jest planowana budowa lub przebudowa drogi umożliwiająca kontynuację projektowanego kanału technologicznego.

Powyższe rozwiązanie oparte jest na "Wytycznych projektowania infrastruktury dla pieszych WRD-41-2 Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych Część 2: Projektowanie infrastruktury liniowej.

### 4. **Opinia geotechniczna oraz informacja o sposobie posadowienia obiektu budowlanego**

Projektowana droga zlokalizowany jest na gruntach o podłożu gliniasto-żwirowym przepuszczalnym. Poziom wody gruntowej znajduje się na głębokości około 1,5 m.

Według Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz. U. nr 0 z 2012, poz. 463) projektowany obiekt zaliczono do I kategorii geotechnicznej, w podłożu występują proste warunki gruntowe.

Przyjęto następującą konstrukcję:

#### konstrukcja nawierzchni jezdni drogi powiatowej:

- |   |           |
|---|-----------|
| - warstwa ścieralna AC 11 S, grubości   | 4 cm;     |
| - warstwa wyrównawcza AC 16 W, grubości | śr. 6 cm; |
| - istniejąca konstrukcja                |           |

Razem grubość konstrukcji wynosi:	11 cm
-----------------------------------	-------

#### konstrukcja nawierzchni jezdni drogi powiatowej na poszerzeniach:

- |  |           |
|--|-----------|
| - warstwa ścieralna AC 11 S grubości   | 4 cm;     |
| - warstwa wyrównawcza AC 16 W grubości   | śr. 6 cm; |
| - podbudowa zasadnicza warstwa górna z AC 22 P grubości                          | 5 cm;     |
| - podbudowa zasadnicza w-wa dolna z kruszywa łamanego 0/31,5 mm, C/90/3 grubości | 20 cm;    |
| - podbudowa pomocnicza z kruszywa stab. cementem, C/3/4= 5 MPa grubości          | 15 cm;    |

Razem grubość konstrukcji wynosi:	50 cm
-----------------------------------	-------

konstrukcja zjazdów w terenie zabudowanym:

– kostka brukowa betonowa szara spoinowana piaskiem grubości	8 cm;
– podsypka cementowo-piaskowa grubości	4 cm;
– podbudowa zasadnicza z betonu cementowego C8/10, grubości	20 cm;
Razem grubość konstrukcji wynosi:	32 cm

konstrukcja zjazdów poza terenem zabudowy:

***Zjazdy z kruszywa:***

– warstwa z mieszanki niezwiązanej C90/3 z kruszywa łamanego frakcji 0/31,5 mm, grubości	10 cm;
– warstwa z mieszanki niezwiązanej C90/3 z kruszywa łamanego frakcji 31,5/63,0 mm, grubości	15 cm;
Razem grubość konstrukcji wynosi:	25 cm

***Zjazdy z masy mineralno-asfaltowej***

– warstwa ścieralna AC 11 S, grubości	4 cm;
– warstwa wiążąca AC 16 W, grubości	5 cm;
– warstwa z mieszanki niezwiązanej C90/3 z kruszywa łamanego frakcji 0/31,5 mm, grubości	10 cm;
– warstwa z mieszanki niezwiązanej C90/3 z kruszywa łamanego frakcji 31,5/63,0 mm, grubości	15 cm;
Razem grubość konstrukcji wynosi:	34 cm

konstrukcja chodników:

– kostka brukowa betonowa czerwona spoinowana piaskiem grubości	6 cm;
– podsypka cementowo-piaskowa grubości	4 cm;
– podbudowa z betonu cementowego C8/10 grubości	15 cm;
Razem grubość konstrukcji wynosi:	25 cm

Podłoże gruntowe pod warstwy konstrukcyjne należy wyprofilować i zagęścić. Po wykonaniu koryta pod konstrukcję należy zbadać zagęszczenie podłoża w korycie.

Wymagany wskaźnik zagęszczenia dla podłoża wynosi  $I_s \geq 0,98$ . Jeśli nie zostanie osiągnięty grunt należy dogęszczać do momentu osiągnięcia wymaganego wskaźnika.

## **5. Parametry techniczne obiektu budowlanego charakteryzujące wpływ obiektu budowlanego na środowisko i jego wykorzystywanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie**

Przedmiotowa inwestycja ze względu na parametr długości odcinka (§3 ust, 1 pkt. 62 rozporządzenia w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko) podlega przeprowadzeniu postępowania o środowiskowych uwarunkowaniach oddziaływania na środowisko.

Zastosowane rozwiązania techniczne nie wymagają ustanawiania żadnych stref ochrony sanitarnej. Przewiduje się wykonywanie inwestycji z zastosowaniem typowych metod budowlanych, z użyciem maszyn i urządzeń budowlanych które nie przekraczają dopuszczalnych poziomów hałasu oraz nie wpływają niekorzystnie na środowisko. Wykonawca robót będzie odpowiedzialny za ochronę środowiska na terenie budowy i w jej bezpośrednim sąsiedztwie w zakresie w jakim prowadzone roboty mogą mieć na nie wpływ. Szczelność przewodów będzie zbadana poprzez wykonania próby ciśnieniowej. Ryzyko wystąpienia awarii która mogłaby powodować zagrożenie dla środowiska przy zastosowanej technologii jest minimalne. Projektowana inwestycja nie będzie stwarzała zagrożenia dla środowiska oraz higieny i zdrowia ludzi i zwierząt.

Źródłem emisji hałasu do środowiska w fazie eksploatacji drogi będzie wyłącznie hałas drogowy powodowany przejazdem pojazdów. Stopień hałasu drogowego będzie uzależniony od natężenia ruchu pojazdów samochodowych, średniej prędkości, potoku ruchu oraz procentowego udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu.

W celu minimalnej uciążliwości hałasu należy:

- używać wyłącznie sprzętu technicznie sprawnego
- wyłączać silniki sprzętu nieużywanego w celu ograniczenia emisji hałasu, drgań zanieczyszczeń powietrza.

W czasie eksploatacji drogi hałas oraz ilość drgań będą mniejsze niż obecnie z uwagi na nadaną równość nawierzchni drogi.

Klimat akustyczny w rejonie omawianego przedsięwzięcia kształtuje przede wszystkim ruch na drodze oraz przejazdy pojazdów ciężarowych służb komunalnych. Normy dopuszczalnego hałasu zostaną zachowane.

Zakres przedsięwzięcia nie wymaga wycinki drzew znajdujących się na działkach objętych inwestycją.

Tereny poza powierzchnią utwardzoną zostaną wyplantowane, humusowane i obsiane trawą.

Inwestycja nie będzie miała wpływu na glebę, wody powierzchniowe i wody podziemne.

### **III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA PROJEKTU ARCHITEKTONICZNO BUDOWALNEGO**