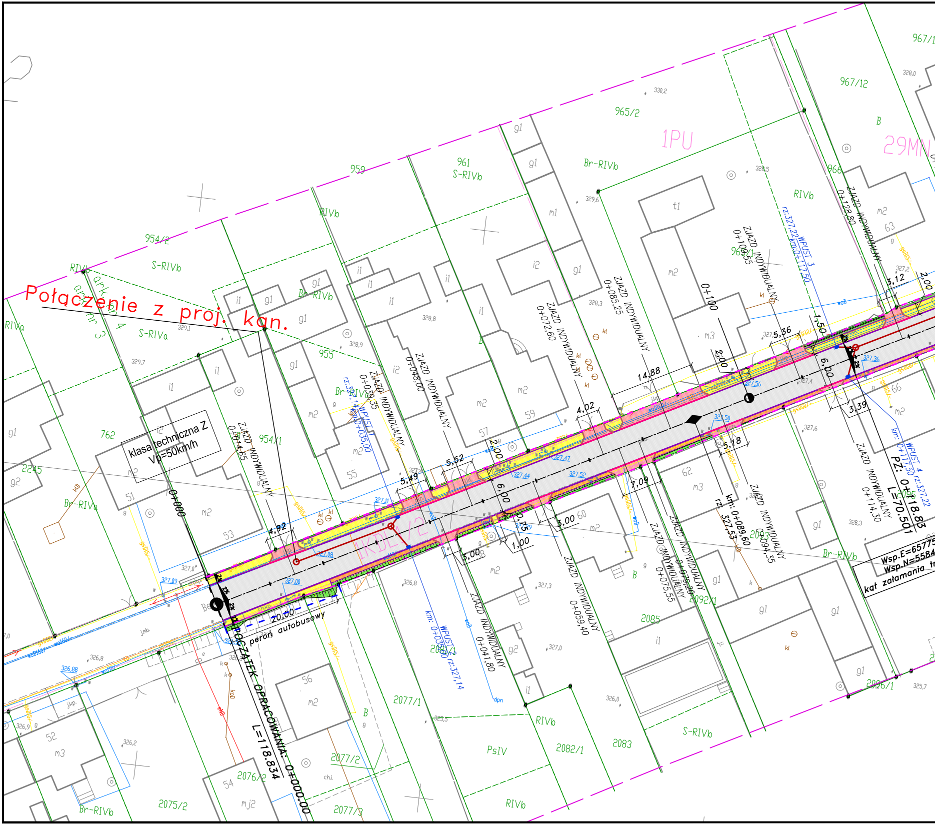
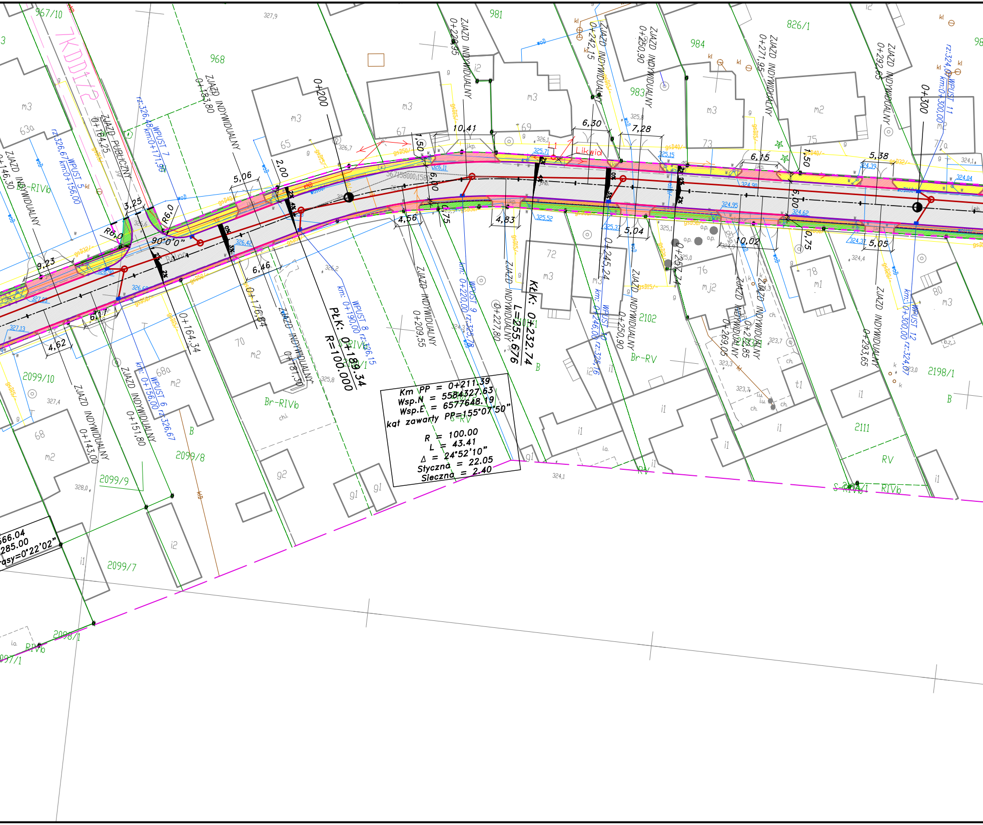
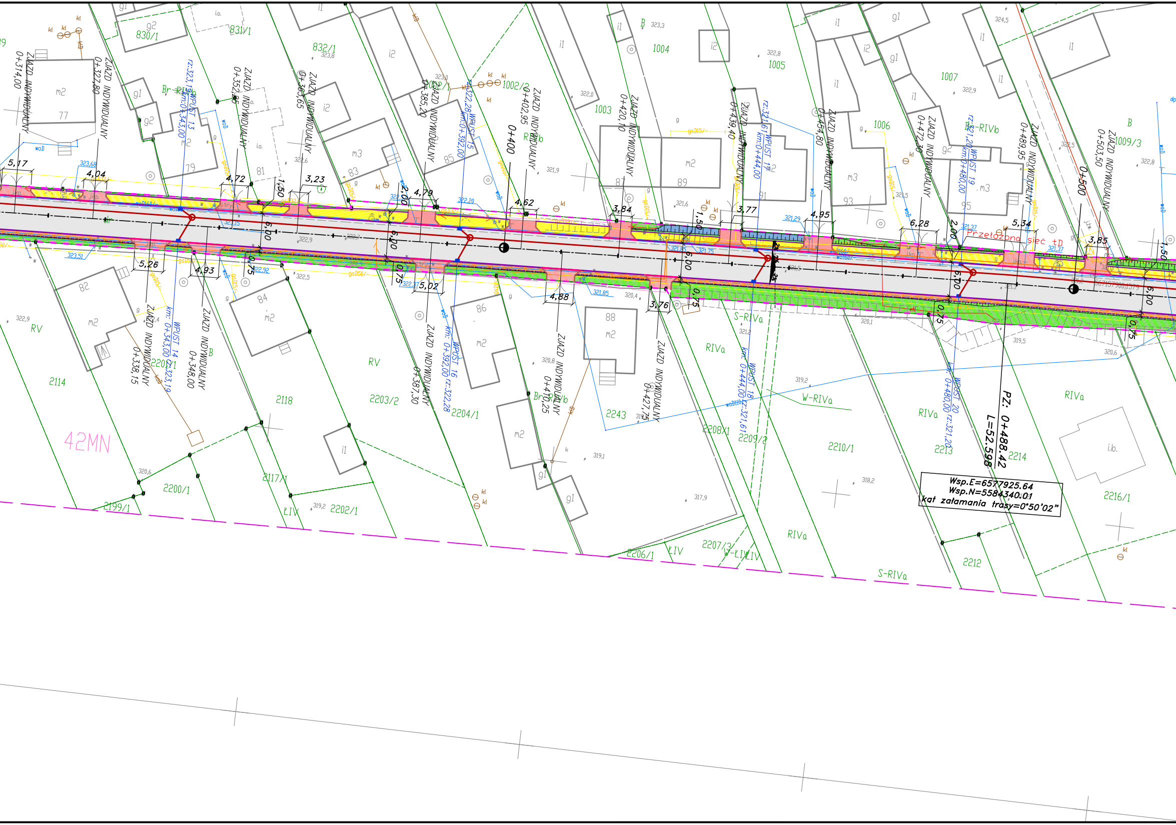
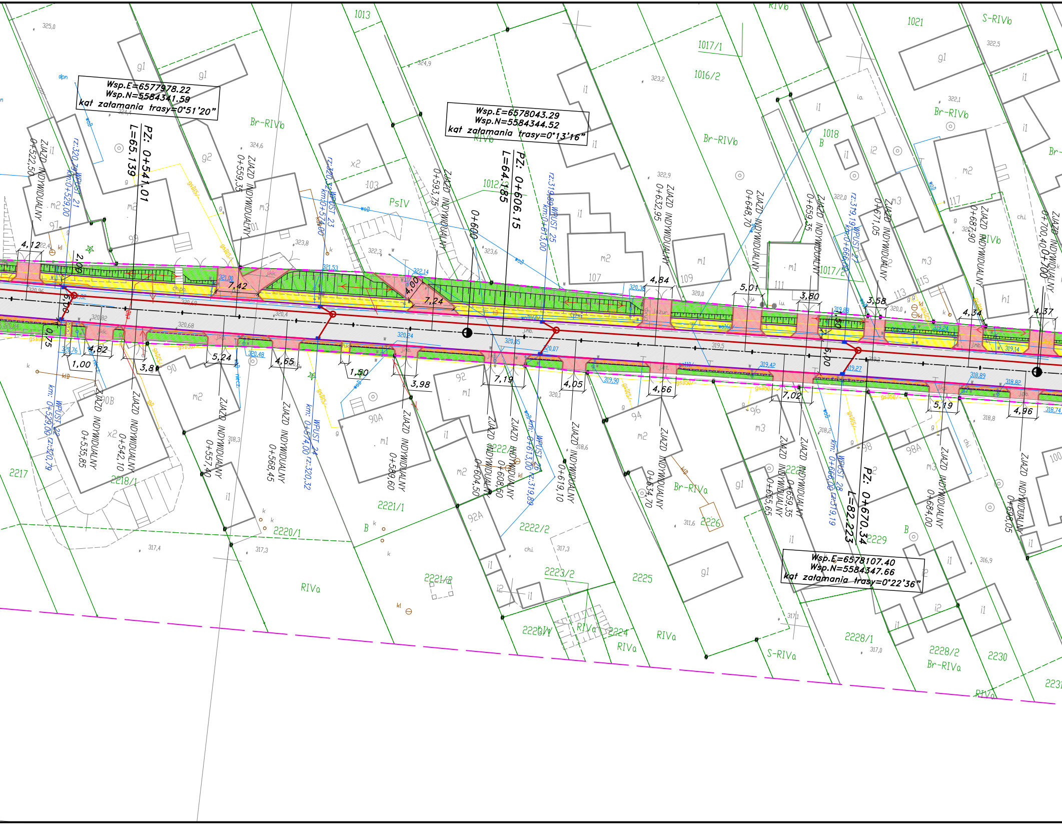

Połączenie z proj. kan.
klasa techniczna Z
Vp=50km/h
POCZĄTEK OPRACOWANIA: 0+000.00
L=118.834
peron autobusowy
20,00
0+000
0+100
PZ: 0+118.83
L=70.501
Wsp.E=65775
Wsp.N=5584
kąt załamania tr
1KDL 1/2
1PU
29MN
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+014,65
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+039,35
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+048,00
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+072,60
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+085,25
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+109,55
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+128,80
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+041,80
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+059,40
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+075,55
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+079,20
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+094,35
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+114,30
WPUST km:0+035,00 rz:327,14
WPUST km:0+035,00 rz:327,14
WPUST 3 km:0+117,50 rz:327,22
WPUST 4 km:0+117,50 rz:327,22
km: 0+089,60 rz: 327,53
4,92
5,49
5,52
4,02
14,88
5,36
1,50
3,12
2,00
6,00
3,39
5,18
7,09
3,00
1,00
0,75
5,00
2,00
954/2
954/1
955
959
961
965/2
966
967/12
967/1
969/1
762
2245
2075/2
2076/2
2077/1
2077/2
2077/3
2081/1
2082/1
2083
2085
2092/1
2093
2095
2096/1
S-RIVb
S-RIVa
RIVb
RIVa
Br-RIVb
Br-RIVa
PsIV
B
ark nr 3
ark nr 4
51
52
53
54
55
56
57
59
60
62
63
66

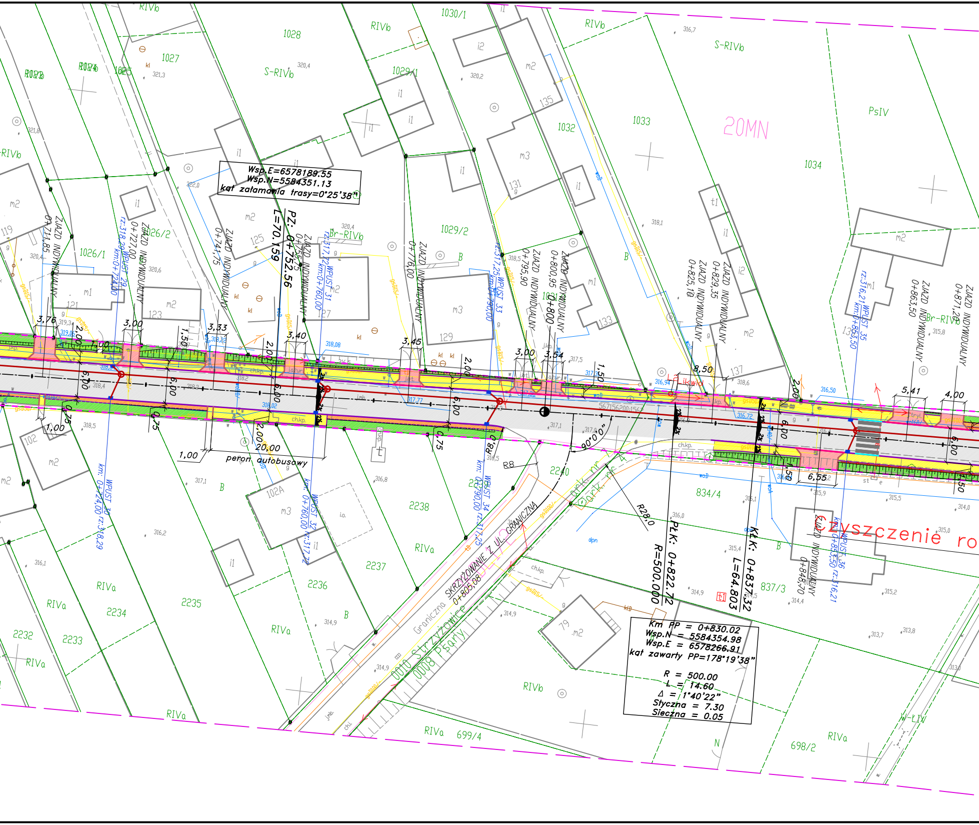


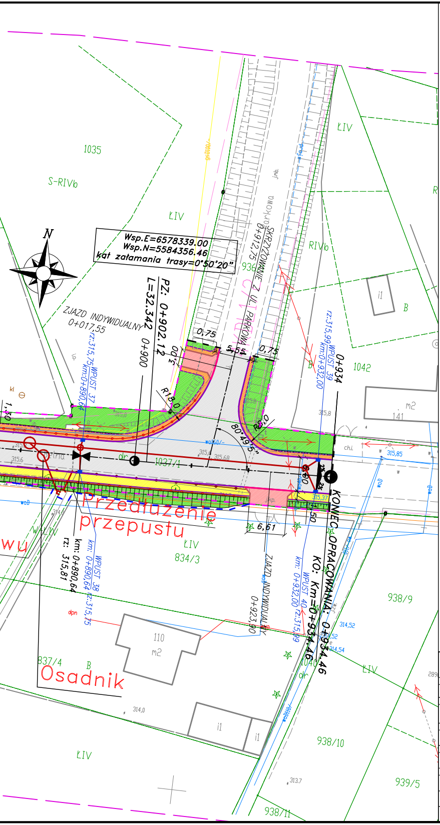
Km PP = 0+211.39
Wsp.N = 5584327.63
Wsp.E = 6577648.19
kąt zawarty PP=155°07'50"
R = 100.00
L = 43.41
Δ = 24°52'10"
Styczna = 22.05
Sieczna = 2.40
PŁK: 0+189.34
R=100.000
KŁK: 0+232.74
L=255.676
90°0'0"
R6,0
0+200
0+300
7KDD1/2
ZJAZD PUBLICZNY 0+164,25
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+146,30
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+183,80
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+229,95
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+242,15
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+250,90
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+271,95
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+292,65
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+143,00
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+151,80
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+187,30
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+209,55
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+227,80
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+250,90
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+269,05
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+272,85
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+293,65
0+164.34
0+176,84
0+245,24
0+257,74
WPUST 5 km:0+156,00 rz.326,67
WPUST 6 km: 0+156,00 rz.326,67
WPUST 7 km:0+171,90 rz.326,48
WPUST 8 km: 0+190,00 rz.326,15
WPUST 9 km: 0+220,00 rz.325,78
WPUST 10 km: 0+246,00 rz.325,16
WPUST 11 km:0+300,00 rz.324,0
WPUST 12 km: 0+300,00 rz.324,07
Likwid
9,23
3,25
5,06
2,00
6,46
6,17
4,62
7,50
6,00
4,56
0,75
10,41
4,83
6,30
7,28
5,04
6,15
1,50
10,02
6,00
0,75
5,38
5,05
967/10
968
981
984
983
826/1
2099/10
2099/9
2099/8
2099/7
2098/1
2102
2111
2198/1
Br-RIVb
Br-RV
RV
RIVb
B
m3
m2
mj2
m1
i1
i2
g1
g2
t1
63a
65
67
68
68a
69
70
72
73
75
76
77a
78
80
566.04
285.00
asy=0°22'02"


ZJAZD INDYWIDUALNY 0+314,00
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+327,80
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+352,35
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+365,65
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+385,20
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+402,95
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+420,70
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+439,40
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+454,80
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+472,30
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+489,95
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+503,50
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+338,15
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+348,00
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+387,30
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+410,25
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+427,75
WPUST 13 km:0+343,00 rz:323,19
WPUST 14 km: 0+343,00 rz:323,19
WPUST 15 km:0+392,00 rz:322,28
WPUST 16 km: 0+392,00 rz:322,28
WPUST 17 km:0+444,00 rz:321,61
WPUST 18 km: 0+444,00 rz:321,61
WPUST 19 km:0+480,00 rz:321,20
WPUST 20 km: 0+480,00 rz:321,20
0+400
0+500
PZ: 0+488.42
L=52.598
Wsp.E=6577925.64
Wsp.N=5584340.01
kat załamania trasy=0°50'02"
Przełożona sieć tD
5,17
4,04
4,72
3,23
1,50
4,79
2,00
4,62
3,84
3,77
4,95
6,28
5,34
3,85
6,00
0,75
5,26
4,93
5,02
4,88
3,76
42MN
830/1
831/1
832/1
1002/2
1003
1004
1005
1006
1007
1009/3
2114
2118
2117/1
2199/1
2200/1
2201/1
2202/1
2203/2
2204/1
2243
2206/1
2207/3
2208/1
2209/2
2210/1
2212
2213
2214
2216/1
77
79
81
83
85
87
89
91
93
95
82
84
86
88
m2
m3
g1
g2
i1
i2
i.o.
i.b.
RV
RIVa
RIVb
S-RIVa
W-RIVa
LIV
W-LIV
Br-RIVb
B
kl
woD
gsD15/-
gsD50/-



Wsp.E=6577978.22
Wsp.N=5584341.59
kąt załamania trasy=0°51'20"
PZ: 0+541.01
L=65.139
Wsp.E=6578043.29
Wsp.N=5584344.52
kąt załamania trasy=0°13'16"
PZ: 0+606.15
L=64.185
0+600
Wsp.E=6578107.40
Wsp.N=5584347.66
kąt załamania trasy=0°22'36"
PZ: 0+670.34
L=82.223
0+700,40
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+522,50
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+535,85
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+542,10
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+557,40
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+559,35
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+568,45
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+589,60
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+593,75
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+604,50
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+608,50
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+619,10
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+632,95
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+634,70
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+648,70
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+655,65
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+659,35
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+671,05
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+684,00
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+687,90
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+698,05
WPUST 21 km:0+529,00 rz:320,7
WPUST 22 km: 0+529,00 rz:320,79
WPUST 23 km:0+574,00 rz:320,3
WPUST 24 km: 0+574,00 rz:320,32
WPUST 25 km:0+613,00 rz:319,89
WPUST 26 km: 0+613,00 rz:319,89
WPUST 27 km:0+666,00 rz:319,19
WPUST 28 km: 0+666,00 rz:319,19
4,12
2,00
6,00
0,75
4,82
1,00
3,8
5,24
4,65
1,50
3,98
7,42
7,24
4,00
7,19
4,05
4,66
4,84
5,01
3,80
7,02
3,58
6,00
1,50
5,19
4,34
4,96
4,37
1013
1012/3
1017/1
1016/2
1017/2
1018
1021
2217
2218/1
2220/1
2221/1
2221/2
2222/1
2222/2
2223/1
2223/2
2224
2225
2226
2228/1
2228/2
2229
2230
2231
Br-RIVb
Br-RIVa
S-RIVb
S-RIVa
RIVb
RIVa
PsIV
B
g1
g2
i1
i2
m1
m2
m3
x2
h1
i.o.
chl.
97
99
101
103
107
109
111
113
115
117
90
90A
90B
92
92A
94
96
98
98A
100
325,0
324,9
324,6
323,8
323,6
322,9
322,3
322,0
323,2
322,5
322,1
320,4
320,68
320,82
320,96
320,69
321,00
321,53
322,14
320,24
320,36
320,05
320,07
320,0
320,1
319,5
319,42
319,27
319,88
319,90
319,24
319,14
318,89
318,82
318,74
318,9
318,6
318,3
318,2
318,8
317,4
317,3
317,1
317,0
316,9
311,6
320,76
320,48
wod
gsDN/
gsD50/
kl
k
dpn
ch.pb.


Wsp.E=6578189.55
Wsp.N=5584351.13
kąt załamania trasy=0°25'38"
PZ: 0+752.56
L=70.159
PŁK: 0+822.72
R=500.000
KŁK: 0+837.32
L=64.803
Km PP = 0+830.02
Wsp.N = 5584354.98
Wsp.E = 6578266.91
kąt zawarty PP=178°19'38"
R = 500.00
L = 14.60
Δ = 1°40'22"
Styczna = 7.30
Sieczna = 0.05
SKRZYŻOWANIE Z UL. GRANICZNA
0+805.08
Graniczna
0010 Skrzyżowice
0008 Psary
peron autobusowy
20,00
90°0'0"
R8
R28,0
20MN
Czyszczenie ro
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+711,85
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+727,00
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+741,75
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+755,75
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+776,00
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+795,90
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+800,95
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+825,10
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+829,35
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+848,70
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+863,50
ZJAZD INDYWIDUALNY 0+871,20
0+800
WPUST 29 km:0+724,00 rz:318,29
WPUST 30 km: 0+724,00 rz:318,29
WPUST 31 km:0+760,00 rz:317,72
WPUST 32 km: 0+760,00 rz:317,72
WPUST 33 km:0+790,00 rz:317,25
WPUST 34 km: 0+790,00 rz:317,25
WPUST 35 km:0+853,50 rz:316,21
WPUST 36 km:0+853,50 rz:316,21
3,76
3,00
3,33
3,40
3,45
3,00
3,54
8,50
5,41
4,00
6,55
2,00
1,00
1,50
6,00
0,75
1028
1027
1026/2
1026/1
1030/1
1029/1
1029/2
1031
1032
1033
1034
2240
2238
2237
2236
2235
2234
2233
2232
834/4
837/3
699/4
698/2
RIVb
S-RIVb
Br-RIVb
RIVa
PsIV
W-LIV
m1
m2
m3
i1
i2
t1
119
121
123
125
127
129
131
133
135
137
102
102A
79
ch.kp.
wod
gsDN
dpn
B
N


1035
S-RIVb
ŁIV
ŁIV
RIVb
936
Wsp.E=6578339.00
Wsp.N=5584356.46
kąt załamania trasy=0°50'20"
N
SKRZYŻOWANIE Z UL. PARKOWA
0+912,75
Parkowa
ZJAZD INDYWIDUALNY
0+017,55
PZ: 0+902.12
L=32.342
0+900
0+934
rz:315,75 WPUST 37 km:0+890,64
rz:315,99 WPUST 39 km:0+932,00
0,75
5,55
0,75
3,00
R18,0
R8,0
80°49'5"
1042
m2
141
B
i1
ch.i.
315,85
1037/1
dr
315,6
315,68
6,00
315,37
1,50
6,61
Przedłużenie przepustu
ŁIV
834/3
km: 0+890,64
rz: 315,81
WPUST 38 km: 0+890,64 rz:315,75
dpn
ZJAZD INDYWIDUALNY
0+923,90
WPUST 40 km: 0+932,00 rz:315,99
KONIEC OPRACOWANIA
KO: Km=0+934.46
0+934.46
314,52
314,54
938/9
ŁIV
110
m2
837/4
B
Osadnik
1040
dr
314,0
i1
i1
ŁIV
938/10
313,7
939/5
938/11
1,30
wu

LEGENDA / UWAGI:

- - - LINIA ROZGRANICZAJĄCA TEREN INWESTYCJI

- - - POCZĄTEK, KONIEC OPRACOWANIA

- - - LINIE NIEZBĘDNE DLA OBIEKTÓW BUDOWLANYCH

▨ NAWIERZCHNIA JEZDNI
NAKŁADKA ASFALTOBETONOWA

🟨 NAWIERZCHNIA CHODNIKA
KOSTKA BETONOWA SZARA

🟥 NAWIERZCHNIA ZJAZDÓW
KOSTKA BETONOWA CZERWONA

🟧 NAWIERZCHNIA POBOCZA
KRUSZYWO ŁAMANE STABILIZOWANE
MECHANICZNIE 0-31,5mm
KOLOR JASNY

🟩 HUMUSOWANIE
Z OBSIANIEM TRAWĄ

KRAWĘŻNIK BETONOWY typ 20x30x100cm:
— wyniesiony +12cm
— wyniesiony +2cm

KRAWĘŻNIK BETONOWY NAJAZDOWY
typ 20x22x100cm:
— wyniesiony +4cm

- - - KORONA DROGI - KRAWĘDŹ POBOCZA

— OBRZEŻE BETONOWE 8x30x100cm
- wyniesione +2cm

— BARIERY OCHRONNE

— PRZEBUDOWA OGRODZENIA

PROJEKTOWANE SKARPY 1:1,5

PROJEKTOWANE SKARPY 1:1
UMOCNIONE PŁYTAMI AŻUROWYMI

PROJEKTOWANY WPUST ULICZNY

◆ MAKSYMALNY PUNKT NIWELETY

⧓ MINIMALNY PUNKT NIWELETY

OZNAKOWANIE POZIOME:

przejście dla pieszych

P.W. KaNaD
41-902 BYTOM, ul. Kwiatowa 10
tel. 691 73 66 95, 601 422 152, fax. 32 282 60 95 e-mail: p.w.kanad@interia.pl

Inwestor
Starostwo Powiatowe w Będzinie
42-500 Będzin, ul. Ignacego Krasickiego 17

Nazwa
Zadanie XI
"Projekt przebudowy ul. Belnej w Strzyżowicach"

Tytuł rysunku
PLAN SYTUACYJNY

Branża	Faza projektu	Rewizja	Data	Skala
Drogowa	PB	-	31.07.2017r.	1:500

Zespół projektowy		Podpis	Numer rysunku	
mgr inż. Maria Szymkiewicz	nr upr. 451/83 bez ograniczeń		BD	2
mgr inż. Michał Namysłowski	nr upr. SLK/7052/PWBD/16 bez ograniczeń			