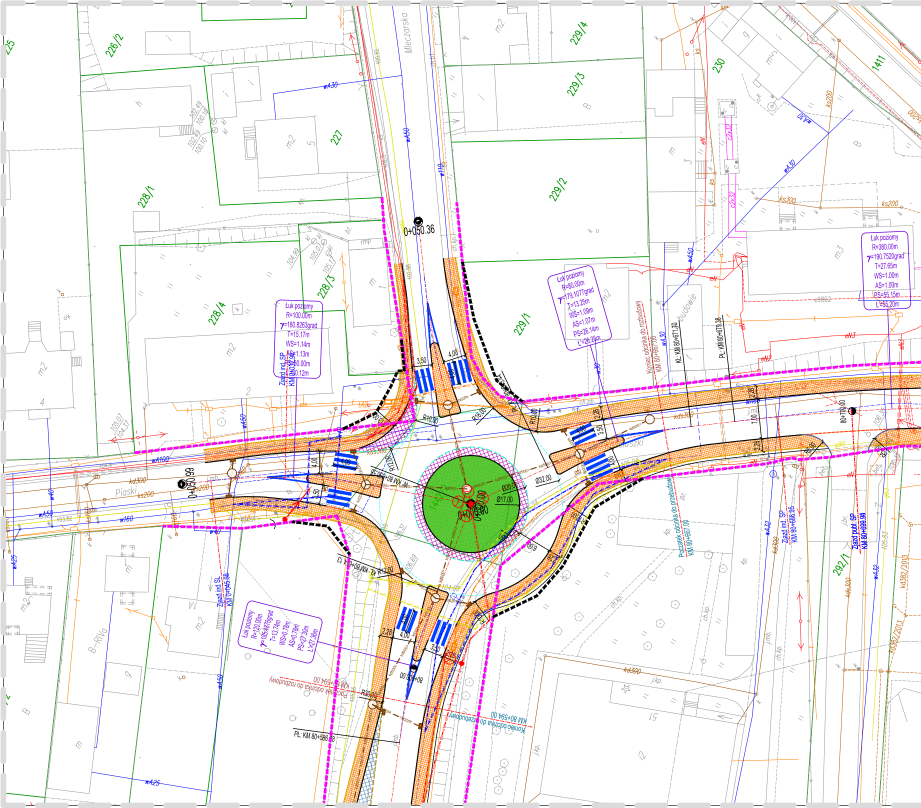
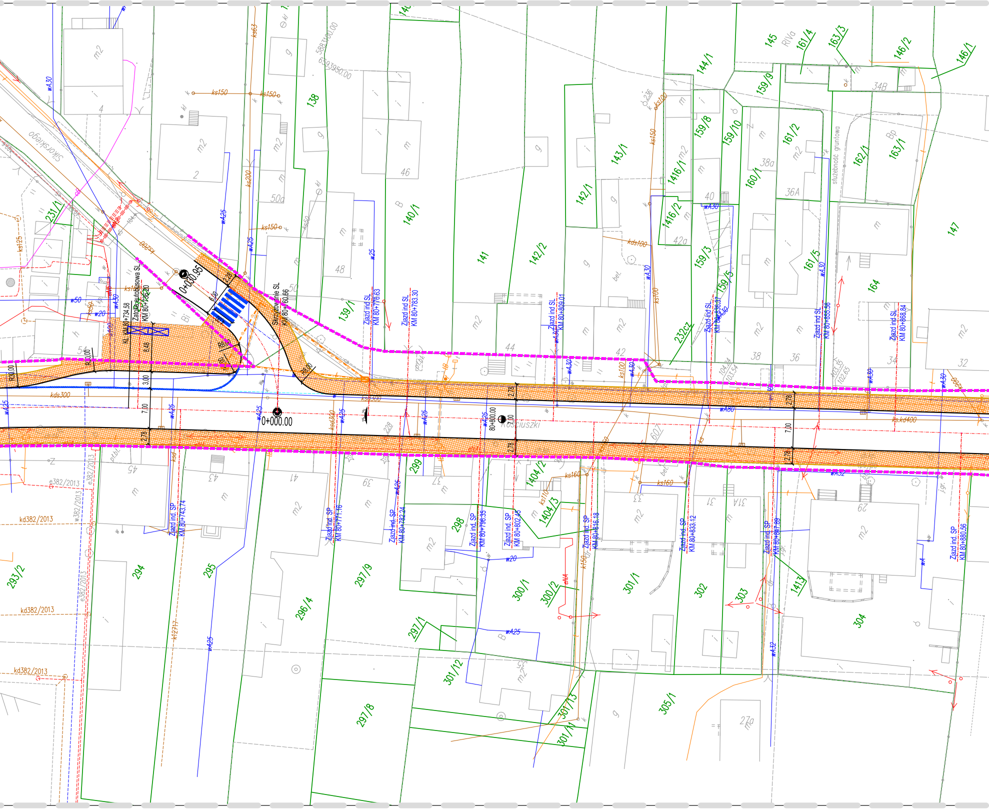
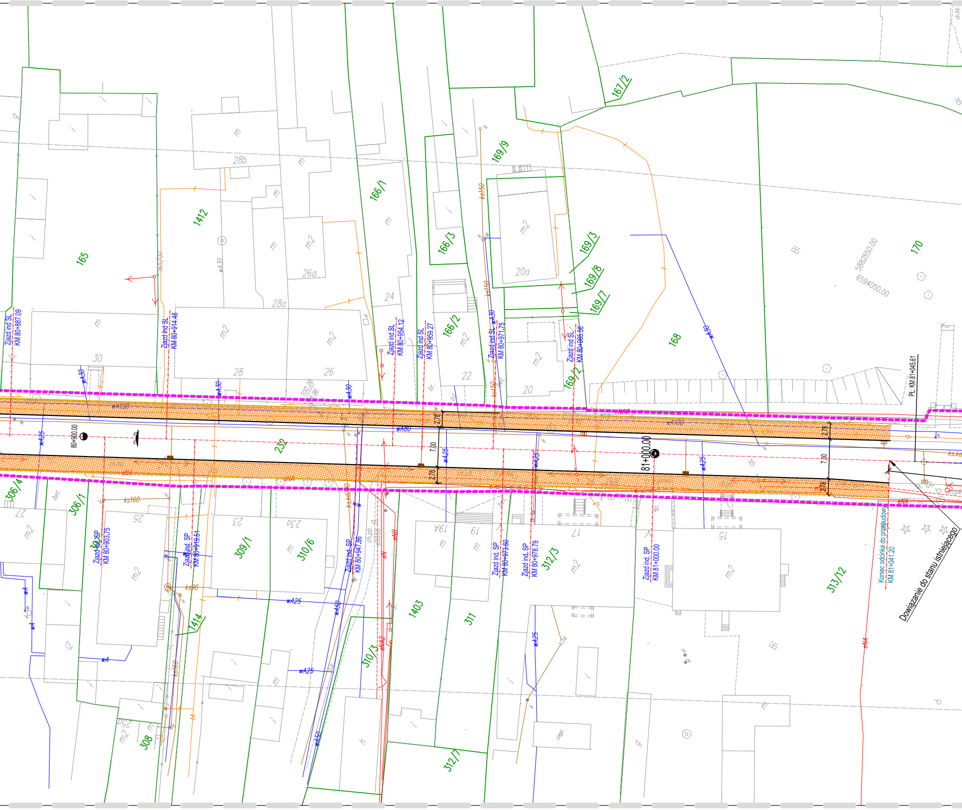
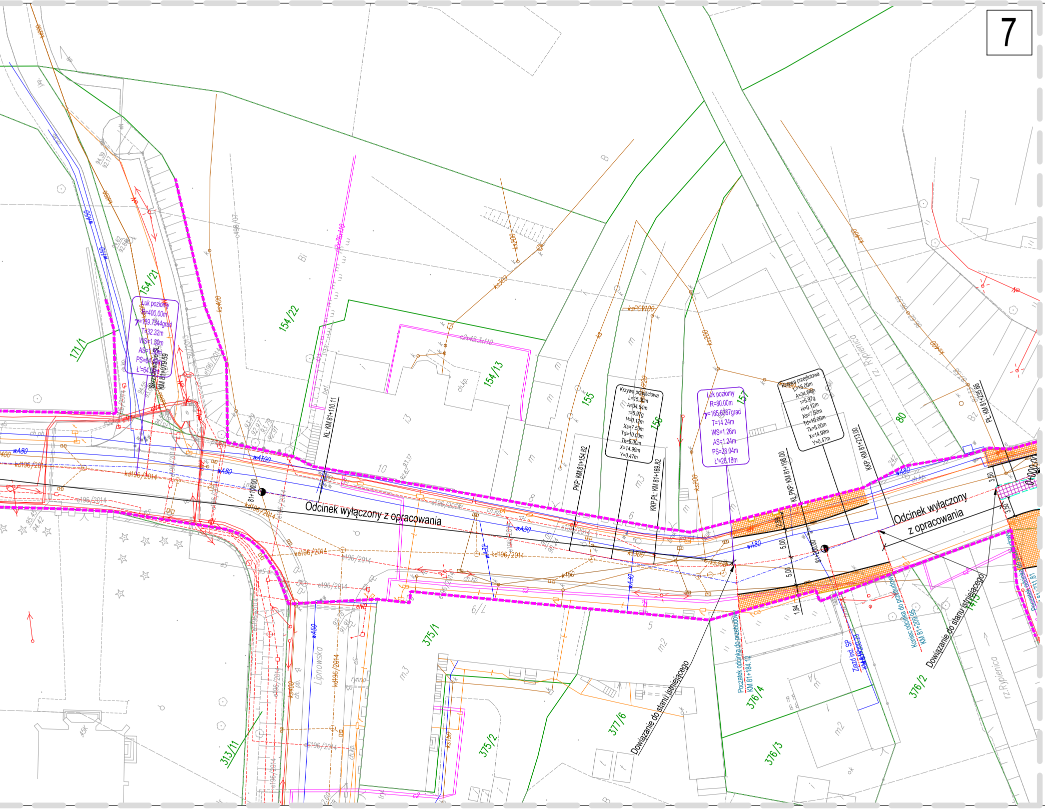
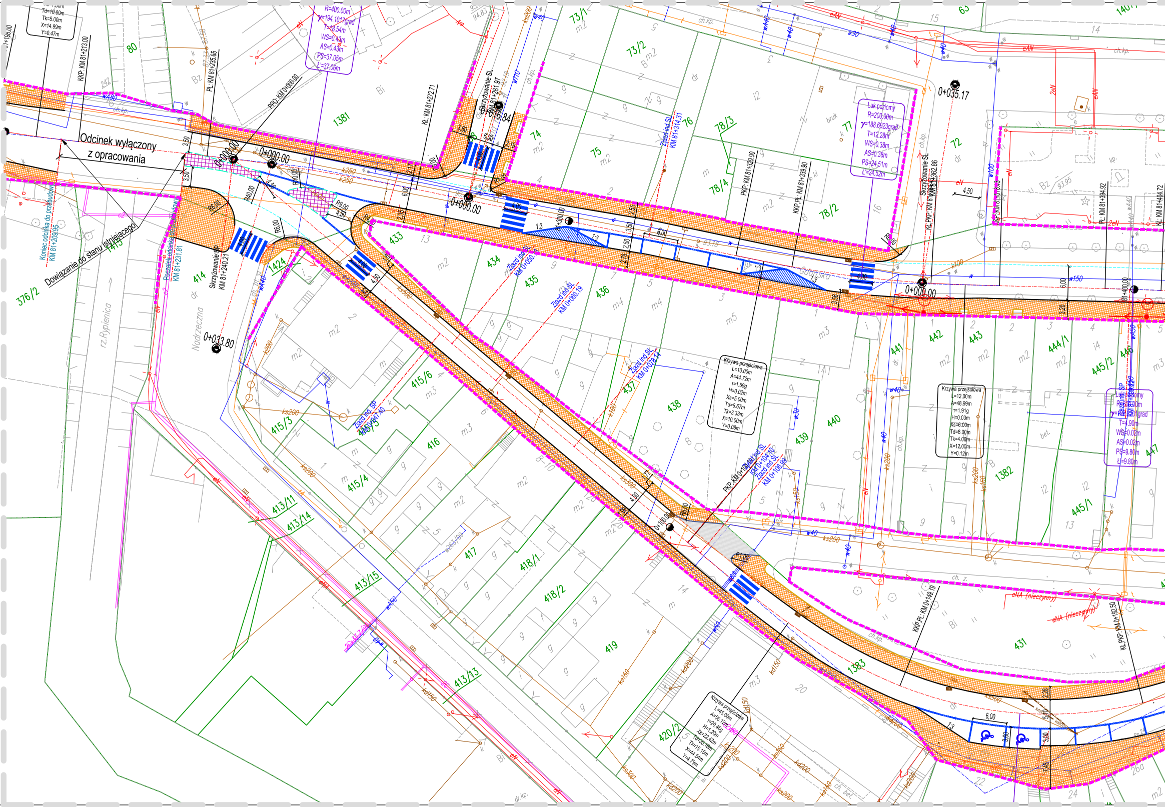

Mleczarska
Piaski
0+050.36
0+050.99
0+000.00
Łuk poziomy
R=100.00m
γ=180.8263grad
T=15.17m
WS=1.14m
AS=1.13m
PS=30.00m
Ł'=30.12m
Łuk poziomy
R=80.00m
γ=179.1077grad
T=13.25m
WS=1.09m
AS=1.07m
PS=26.14m
Ł'=26.25m
Łuk poziomy
R=380.00m
γ=190.7520grad
T=27.65m
WS=1.00m
AS=1.00m
PS=55.15m
Ł'=55.20m
Łuk poziomy
R=120.00m
γ=185.4876grad
T=13.74m
WS=0.78m
AS=0.78m
PS=27.30m
Ł'=27.36m
Zjazd ind. SP KM 0+032.94
Zjazd ind SL KM 0+045.98
Zjazd ind. SP KM 80+686.95
Zjazd publ. SP KM 80+699.99
Koniec odcinka do rozbudowy KM 80+667.00
Początek odcinka do przebudowy KM 80+667.00
Początek odcinka do rozbudowy KM 80+594.00
Koniec odcinka do przebudowy KM 80+594.00
KL: KM 80+671.70
PŁ: KM 80+679.38
PŁ: KM 80+586.78
80+700.00
Ø32.00
Ø20.00
Ø17.00
R10.00
R16.00
R12.00
R30.00
3.50
4.00
2.28
7.00
226/2
227
228/1
228/3
228/4
229/1
229/2
229/3
229/4
230
1411
292/1
kd382/2013
225
m2
wA30
wA50
w110
wA100
w160
w40
wA25
wA32
ks200
ks300
kd300
kds300
eN
eN2
eN3
c2x32
budowie
B-RIVa

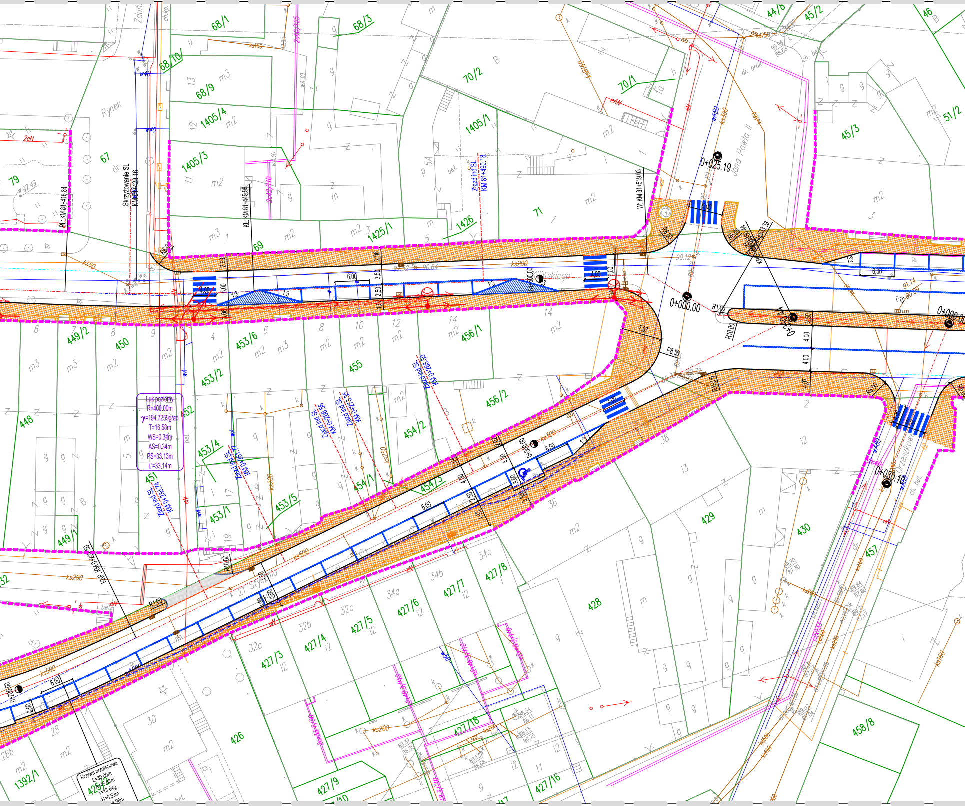

Sikorskiego
Kościuszki
0+030.95
0+000.00
80+800.00
Zatoka autobusowa SL KM 80+736.20
KL KM 80+734.58
Skrzyżowanie SL KM 80+760.66
Zjazd ind SL KM 80+776.63
Zjazd ind SL KM 80+783.30
Zjazd ind SL KM 80+809.01
Zjazd ind SL KM 80+836.97
Zjazd ind SL KM 80+855.56
Zjazd ind SL KM 80+868.84
Zjazd ind. SP KM 80+743.74
Zjazd ind. SP KM 80+771.16
Zjazd ind. SP KM 80+782.24
Zjazd ind. SP KM 80+796.35
Zjazd ind. SP KM 80+802.48
Zjazd ind. SP KM 80+816.18
Zjazd ind. SP KM 80+833.12
Zjazd ind. SP KM 80+847.89
Zjazd ind. SP KM 80+880.56
7.00
2.78
3.00
8.48
R30.00
5883100.00
6593950.00
służebność gruntowa
138
139/1
140/1
141
142/1
142/2
143/1
144/1
145
146/1
146/2
147
159/3
159/5
159/8
159/9
159/10
160/1
161/2
161/4
161/5
162/1
163/1
163/3
164
231/1
232cz
1416/1
1416/2
293/2
294
295
296/4
297/1
297/8
297/9
298
299
300/1
300/2
301/1
301/12
301/13
301/14
302
303
304
305/1
1404/2
1404/3
1413
kd382/2013
e382/2013
w382/2013
ks150
ks200
ks300
kds300
kds100
ks100
ks160
ks125
ks.kd400
wA30
wA25
wA32
w25
w50
w20
w4
2
4
34B
38a
36A
40
42a
44
42
38
36
34
32
46
48
50a
54
45
43
41
39
37
33
31
31A
29
27a
m2
m

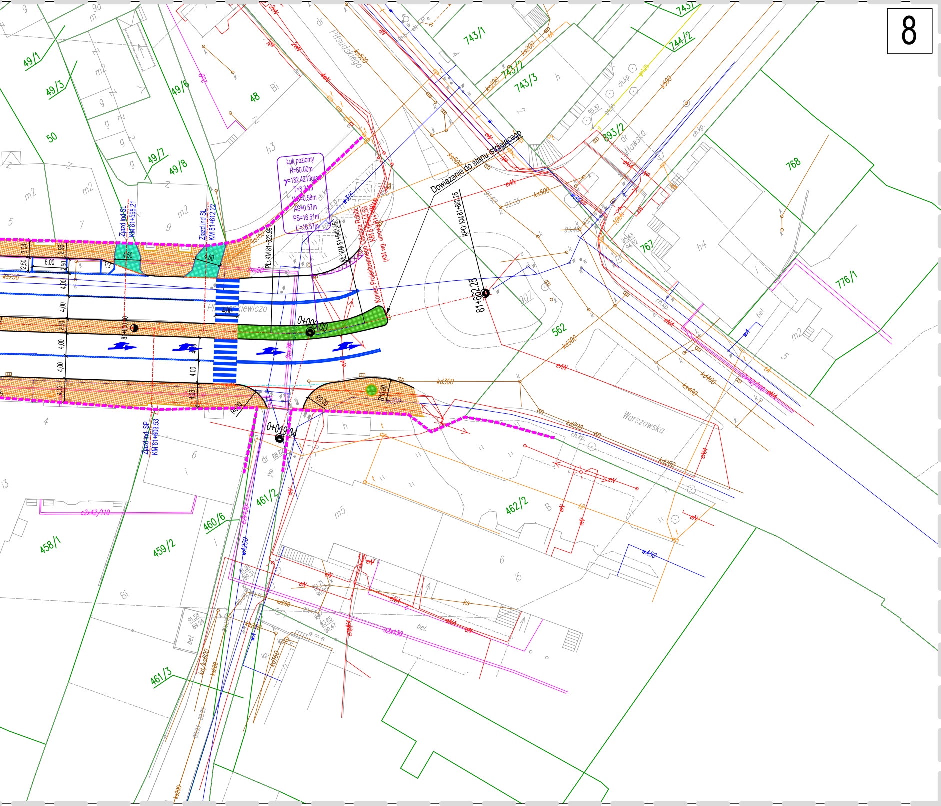


Zjazd ind SL KM 80+887.09
Zjazd ind SL KM 80+914.48
Zjazd ind SL KM 80+954.12
Zjazd ind SL KM 80+959.27
Zjazd ind SL KM 80+971.75
Zjazd ind SL KM 80+985.56
Zjazd ind. SP KM 80+903.75
Zjazd ind. SP KM 80+919.51
Zjazd ind. SP KM 80+947.86
Zjazd ind. SP KM 80+973.60
Zjazd ind. SP KM 80+978.79
Zjazd ind. SP KM 81+000.00
80+900.00
81+000.00
PŁ: KM 81+045.61
Koniec odcinka do przebudowy KM 81+041.20
Dowiązanie do stanu istniejącego
2.78
7.00
2.78
232
165
1412
166/1
166/3
166/2
167/2
169/9
169/3
169/8
169/7
169/2
168
170
306/4
306/1
309/1
310/6
310/3
1414
308
1403
311
312/7
312/3
313/12
28b
26a
28a
24
30
28
26
22
20a
20
27
25
23
23a
19A
19
17
15
m
m2
i
i2
h
g
Bi
dr
bet.
br.
ciepl.
ch.pb.
5882850.00
6594050.00
100.26
wA30
wA25
wA50
wA80
wA100
wA
w
ks150
ks160
ks90
ks,kd200
ks.kd
k
eNA
eNA2
eNB
eN


7
Łuk poziomy
R=400.00m
γ=189.7344grad
T=32.32m
WS=1.30m
AS=1.30m
PS=64.43m
Ł'=64.50m
Skrzyżowanie SL
KM 81+079.59
154/21
171/1
154/22
154/13
155
156
157
80
Kł: KM 81+110.11
PKP: KM 81+154.82
Krzywa przejściowa
L=15.00m
A=34.64m
τ=5.97g
H=0.12m
Xs=7.50m
Td=10.00m
Tk=5.00m
X=14.99m
Y=0.47m
KKP,PŁ: KM 81+169.82
Łuk poziomy
R=80.00m
γ=165.6367grad
T=14.24m
WS=1.26m
AS=1.24m
PS=28.04m
Ł'=28.18m
Krzywa przejściowa
L=15.00m
A=34.64m
τ=5.97g
H=0.12m
Xs=7.50m
Td=10.00m
Tk=5.00m
X=14.99m
Y=0.47m
KŁ,PKP: KM 81+198.00
KKP: KM 81+213.00
PŁ: KM 81+235.66
Odcinek wyłączony z opracowania
Odcinek wyłączony
z opracowania
81+100.00
81+200.00
2,89
5,00
5,00
1,84
3,50
3,50
Początek odcinka do przebudowy
KM 81+184.12
Zjazd ind. SP
KM 81+200.23
Koniec odcinka do przebudowy
KM 81+209.95
Dowiązanie do stanu istniejącego
Dowiązanie do stanu istniejącego
Początek odcinka do przebudowy
KM 81+231.81
rz. Rypienica
rz.Rypienica
Lipnowska
375/1
375/2
377/6
376/4
376/3
376/2
1415
313/11
wA80
wA100
wA50
w110
wA32
wA30
wA450
kd196/2014
e196/2014
eS196/2014
ks300
ks400
ks200
ks150
ksPCV100
k150
eNN
eN
ch.kp.
ch.pb.
bet.
m
m2
m3
i3
6/L
10
5
6


Odcinek wyłączony
z opracowania
Dowiazanie do stanu istniejącego
Koniec odcinka do przebudowy KM 81+209.95
Początek odcinka do przebudowy KM 81+231.81
Skrzyżowanie SP KM 81+240.21
KKP: KM 81+213.00
PL: KM 81+235.65
PPO: KM 0+000.00
KL: KM 81+272.71
Skrzyżowanie SL KM 81+281.97
0+016.84
0+000.00
0+033.80
0+035.17
0+100.00
R=400.00m
γ=194.1017grad
T=18.54m
WS=0.43m
AS=0.43m
PS=37.05m
L'=37.06m
Td=10.00m
Tk=5.00m
X=14.99m
Y=0.47m
Łuk poziomy
R=200.00m
γ=188.6923grad
T=12.28m
WS=0.38m
AS=0.38m
PS=24.51m
L'=24.52m
Zjazd ind SL KM 81+314.31
PKP: KM 81+329.90
KKP PL: KM 81+339.90
Skrzyżowanie SL KL PKP: KM 81+362.86
PL: KM 81+394.92
KM 81+404.72
0+400.00
Zjazd ind SL KM 0+050.15
Zjazd ind SL KM 0+060.19
Zjazd ind SL KM 0+082.14
Zjazd ind SP KM 0+047.40
PKP: KM 0+104.10
Zjazd ind SL KM 0+106.98
KKP PL: KM 0+149.19
KL PKP: KM 0+192.50
Krzywa przejściowa
L=10.00m
A=44.72m
τ=1.59g
H=0.02m
Xs=5.00m
Td=6.67m
Tk=3.33m
X=10.00m
Y=0.08m
Krzywa przejściowa
L=12.00m
A=48.99m
τ=1.91g
H=0.03m
Xs=6.00m
Td=8.00m
Tk=4.00m
X=12.00m
Y=0.12m
Krzywa przejściowa
L=45.00m
A=58.12m
τ=20.46g
H=1.20m
Xs=22.42m
Td=30.16m
Tk=15.15m
X=44.54m
Y=4.78m
WS=0.02m
AS=0.02m
PS=9.80m
L'=9.80m
T=4.90m
R6.00
R9.00
R40.00
R4.00
R6.00
R10.00
1:3
6.00
4.50
4.00
3.50
2.50
2.78
2.35
2.19
3.20
2.28
5.00
rz.Rypienica
Nadrzeczna
Ogrodowa
ch.kp.
ch. z.
ch. bet.
bruk
bet.
dr
Bi
Bz
eN
2eN
eNA
eNA (nieczynny)
w40
w80
w90
w100
w110
w150
w450
k200
k250
k300
ks150
ks200
ks300
kd150
kd200
376/2
1413
414
1424
415/3
415/4
415/6
416
417
418/1
418/2
419
420/2
413/11
413/13
413/14
413/15
1381
1382
1383
433
434
435
436
437
438
439
440
441
442
443
444/1
445/1
445/2
446
447
431
72
73/1
73/2
74
75
76
77
78/2
78/3
78/4
80
63
140

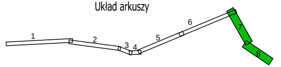

Łuk poziomy
R=400.00m
γ=194.7259grad
T=16.58m
WS=0.34m
AS=0.34m
PS=33.13m
Ł'=33.14m
Krzywa przejściowa
L=30.00m
A=45.83m
τ=13.64g
H=0.53m
Rynek
Skrzyżowanie SL
KM 81+428.16
PL: KM 81+416.84
KL: KM 81+449.98
W: KM 81+519.03
Zjazd ind SL
KM 81+490.18
Zjazd ind SL
KM 0+236.74
Zjazd ind SL
KM 0+255.11
Zjazd ind SL
KM 0+266.56
Zjazd ind SL
KM 0+273.35
Zjazd ind SL
KM 0+288.30
KKP: KM 0+222.50
0+025.19
0+000.00
0+030.10
0+300.00
0+200.00
Jana Pawła II
Kilińskiego
21 Stycznia
Orzeszkowej
68/1
68/3
68/10
68/9
1405/4
1405/3
1405/1
70/2
70/1
45/2
44/8
46
51/2
45/3
67
79
69
1425/1
1426
71
449/2
450
453/6
456/1
453/2
455
456/2
454/2
453/4
454/1
454/3
453/5
453/1
448
451
452
449/1
429
430
457
428
427/8
427/7
427/6
427/5
427/4
427/3
427/18
427/16
427/9
426
425/2
1392/1
458/8
6.00
4.00
3.50
2.50
R8.00
R6.00
R10.00
R1.00
R8.50
7.07
1:3
1:10
ks200
ks500
ks150
ks160
w40
w150
w400
kd300
2eN
eN
eAN


8
Łuk poziomy
R=60.00m
γ=182.4213grad
T=8.34m
WS=0.58m
AS=0.57m
PS=16.51m
Ł'=16.57m
Dowiązanie do stanu istniejącego
Zjazd ind SL KM 81+598.21
Zjazd ind SL KM 81+612.22
Zjazd ind SP KM 81+603.53
PŁ: KM 81+623.99
KŁ: KM 81+640.56
KPO: KM 81+662.25
Koniec Projektowanego Odcinka Robót KM 81+644.59
(KM wg. umowy 81+719)
81+662.25
0+000.00
0+019.34
81+600.00
Pl. Sienkiewicza
Piłsudskiego
Warszawska
Mławska
4.50
6.00
4.00
1:3
R6.00
R4.00
R10.00
49/1
49/3
49/6
49/7
49/8
48
50
743/1
743/2
743/3
743/1
744/2
893/2
768
767
776/1
562
461/2
462/2
460/6
459/2
458/1
461/3
kd300
kd200
ks500
ks150
ks400
ks300
kd400
w315
w450
w200
eAN
eN
eNA
2cx50
2cx76
c2x42/110
c2x130
93.44
95.37

LEGENDA:

▬ ▬	proj. pas drogowy	▨	proj. nawierzchnia zatoki
▬ ▬	ist. pas drogowy	🟩	proj. zieleń
-·-·-	proj. oś drogi	▮▮▮	proj. skrzynie rozsączające
- - -	proj. krawędź jezdni	▭	proj. przepust
- - -	proj. krawędź pobocza kruszywowego	▬ ▬	proj. korytko ściekowe
—	proj. krawędź pobocza	☒	proj. miejsce pod wiate autobusową
—	proj. krawężnik wystający 15x30	▬ ▬	proj. mur oporowy
- - -	proj. krawężnik na płask 15x30	kd500 kd200	proj. kanalizacja deszczowa
- - -	proj. krawężnik granitowy	-x-x-x-	ist. kanalizacja do rozbiórki
- - -	proj. krawężnik obniżony 15x30	-eN-eN-eN-eN-eN-	proj. sieć energetyczna
—	proj. krawężnik wtopiony 15x30 na zjazdach z kostki brukowej	●	proj. oświetlenie
—	proj. obrzeże chodnikowe 8x30	-x-x-x-	ist. sieć energetyczna do rozbiórki
- - -	proj. krawężnik wtopinony 12x25	-w-w-w-w-w-w-w-	proj. wodociąg
▨	proj. chodnik o nawierzchni z kostki betonowej	-x-x-x-	ist. wodociąg do rozbiórki
▒	proj. zjazd o nawierzchni bitumicznej	-g-g-g-g-g-g-g-	proj. gazociąg
▨	proj. zjazd z kostki betonowej	-x-x-x-	ist. gazociąg do rozbiórki
▨	proj. zjazd z kruszywa	-tp-tp-tp-tp-tp-	proj. sieć telekomunikacyjna
▨	proj. nawierzchnia powierzchni przejezdnej	-x-x-x-	ist. sieć telekomunikacyjna do rozbiórki

Układ arkuszy



Inwestor	Wykonawca
Województwo Kujawsko-Pomorskie pl. Teatralny 2 87-100 Toruń	Konsorcjum: Lider: Drogowa Inżynieria SP. z o.o. Sp. k tel./fax (+48-82) 560-58-27 ul. Matejki 7, 22-100 Chełm Partner: Biuro Opracowania Programów i Projektów Inżynierii Komunikacyjnej LISPUS Marcin Dobek ul. Matejki 7, 22-100 Chełm tel./fax (+48-82) 560-58-27
Pełnomocnik ZDW BYDGOSZCZ Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy ul. Dworcowa 80 85-010 Bydgoszcz	

Temat zadania

„PRZEBUDOWA WRAZ Z ROZBUDOWĄ DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 534 GRUDZIĄDZ - WĄBRZEŹNO - GOLUB-DOBRZYŃ - RYPIN OD KM 76+705 DO KM 81+719"

Temat rysunku

PLAN SYTUACYJNY

Branża	Stadium
DROGI	PROJEKT KONCEPCYJNY

Umowa	Data	Skala	Wersja rysunku	Nr rysunku
ZDW.N4.363.07.2017 z dnia 24.07.2017 r.	09.2018	1:500	1	1.3

Autorzy	Imię i nazwisko	Podpis	Nr uprawnień	Branża
Projektant:	mgr inż. Marcin Dobek		LUB/0217/PWOD/05	drogi
Projektant:	mgr inż. Artur Łomański		LUB/0002/PBD/16	drogi