

## **OPRACOWANIE ZAWIERA:**

### **I. Karta tytułowa**

### **II. Część opisowa**

1. Dane ogólne .....	3
2. Lokalizacja inwestycji.....	4
3. Problematyka rozwiązań urbanistyczno-architektonicznych .....	5
4. Docelowy program użytkowy inwestycji .....	6
5. Oddziaływanie inwestycji na środowisko naturalne .....	8
6. Wykaz mających zastosowanie norm, których spełnienie zapewnia uzyskanie zakładanych przez inwestora standardów .....	8
7. Uwagi końcowe .....	6

### **III. Część graficzna**

1. Orientacja 1:~8000.....	11
2. Szkic usytuowania obiektu / Projekt zagospodarowania terenu 1:500 .....	12
3. Widok z boku i przekrój podłużny 1:50.....	13
4. Przekroje poprzeczne 1:20.....	14

## II. OPIS TECHNICZNY DO KONCEPCJI PROGRAMOWO-PRZESTRZENNEJ BUDOWY KŁADKI DLA PIESZYCH W RAMACH PRZEBUDOWY MOSTU DROGOWEGO NA POTOKU ŁOMNICZKA W CIĄGU DROGI GMINNEJ NR 115663 D (ulica Kowarska) W KARPACZU.

---

### 1. Dane ogólne

#### 1.1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania są przewidywane roboty budowlane związane z budową kładki pieszo-rowerowej w ramach projektowanej przebudowy sklepionego, żelbetowego mostu drogowego na potoku Łomniczka w ciągu drogi gminnej nr 115663 D (ulicy Kowarskiej) w Karpaczu.

#### 1.2. Zakres opracowania

Niniejsze opracowanie zawiera podstawowe założenia techniczne i technologiczne dotyczące projektowanej budowy kładki pieszo-rowerowej przez potok Łomniczka w ramach zakładanej przebudowy istniejącego żelbetowego mostu drogowego, umiejscowionego w ciągu ul. Kowarskiej w Karpaczu. Opracowanie zawiera dodatkowo dane dotyczące lokalizacji obiektu, przewidywanych warunków geologicznych i hydrologicznych, program inwestycji, opis proponowanych rozwiązań konstrukcyjnych i warunki realizacji.

Opracowanie to jest podstawą do sporządzenia projektu budowlanego i projektu wykonawczego dla wymienionego przedsięwzięcia budowlanego. W następnych stadiach dokumentacji projektowej należy dodatkowo przewidzieć opracowania projektowe dotyczące przełożenia kolidujących sieci podziemnych i naziemnych uzbrojenia terenu.

Podstawą do uzyskania pozwolenia na przebudowę obiektu jest przedłożenie organowi wydającemu pozwolenie projektów budowlanych kładki pieszo-rowerowej wraz z oświetleniem i przełożeń kolidujących z zamierzeniem budowlanym sieci.

Opracowanie obejmuje jedynie branżę konstrukcyjną - mostową.

#### 1.3. Podstawy formalne i merytoryczne opracowania

Koncepcję programowo-przestrzenną opracowano na podstawie:

- umowy nr ZP/342/16/2010 z dn.01.03.2010 zawartej pomiędzy Gminą-Miastem Karpacz, a Przedsiębiorstwem Inżynierskich Usług Projektowo – Technicznych MOSTY KOLASA – Krzysztof Kolasa;
- nie aktualizowanej mapy sytuacyjno-wysokościowej w skali 1:500;
- wizji terenowej i przeglądu istniejącego mostu drogowego przeprowadzonych w dn. 24.02.2010 r. przez MOSTY KOLASA PIUP-T – Krzysztof Kolasa;
- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie;
- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie;
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno –użytkowego;
- ustaleń aktualnego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Karpacza.

#### **1.4. Podstawy techniczno-prawne opracowania**

Podstawą opracowania dokumentacji projektowej są:

▪ oględziny i pomiary terenowe miejsca lokalizacji zamierzenia budowlanego;  
oraz normy i wytyczne:

- PN-85/S-10030. Obiekty mostowe. Obciążenia.;
- PN-91/S-10042. Obiekty mostowe. Konstrukcje betonowe, żelbetowe i sprężone. Projektowanie.;
- PN-81/B-03020. Grunty budowlane. Posadowienie bezpośrednie budowli. Obliczenia statyczne i projektowanie.;
- PN-92/S-10082. Obiekty mostowe. Konstrukcje drewniane. Projektowanie.;
- PN-82/B-10052. Obiekty mostowe. Konstrukcje stalowe. Projektowanie.;
- PN-EN/1995-2 Eurokod 5. Projektowanie konstrukcji drewnianych. Część 2-Mosty.;
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie. (Dz. U. Nr 63, poz. 735).

#### **2. Lokalizacja inwestycji**

Nie przewiduje się wariantowości lokalizacji projektowanego obiektu mostowego. Zakłada się, że kładka pieszo-rowerowa umiejscowiona będzie po stronie południowej istniejącego mostu drogowego, w odległości około 1 m od jego krawędzi. Odnosząc do cieku wodnego (potoku Łomniczka) przewiduje się umiejscowienie projektowanej dodatkowej przeprawy dla pieszych i rowerzystów umiejscowione będzie po stronie „górnego wody”. Na fotografii nr 1 pokazano panoramę istniejącego mostu drogowego w widoku od strony górnej wody. Po uwidocznionej na fotografii stronie mostu planuje się wzniesienie projektowanej kładki. Ze względów terenowo-prawnych wszystkie elementy konstrukcyjne obiektu i projektowanego zagospodarowania terenu muszą być zlokalizowane w obrębie działek o numerach 6, 7/1, 8 (obręb 3), 219 (obręb 2) w Kowarach. Działka o nr 7/1 (Skarp Państwa) jest w zarządzie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu. Pozostałe wymienione działki są własnością Inwestora, Gminy Karpacz.

Wszelkie projektowane roboty budowlane nie mogą przekroczyć granic wymienionych wyżej działek.

Teren lokalizacji inwestycji jest górzisty. Zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego miasta Karpacza na obszarze planowanej inwestycji obowiązuje obszarowa ochrona konserwatorska.

Należy przypuszczać, że w zakładanym poziomie posadowienia obiektu wystąpią nawodnione żwiiry grube. Dodatkowo spodziewać się należy wychodni stropu litej lub zwietrzałej skały granitowej.



Fotografia nr 1.

Wycinkę szaty roślinnej ograniczyć należy do niezbędnego minimum uzyskując przed tym wymagane prawem uzgodnienia na wycinkę drzew.

W obszarze lokalizacji budowli istnieją liczne sieci uzbrojenia terenu, naziemne i podziemne.

Na fotografii numer 2 pokazano lokalizację kładki w widoku od strony brzegu lewego i na ul. Mostową.



Fotografia nr 2

### **3. Problematyka rozwiązań urbanistyczno-architektonicznych**

Miasto Karpacz dysponuje aktualnym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Zakres i program planowanego przedsięwzięcia budowlanego jest zgodny z warunkami planu zagospodarowania w zakresie przeznaczenia i wykorzystania terenu. Zachowana jest również pełna zgodność powiązań zewnętrznych inwestycji i nawiązań do układu urbanistycznego. Planowana inwestycja stanowi modernizację istniejącego ciągu komunikacyjnego ul. Kowarskiej, a dodatkowo związana jest z planowaną budową wydzielonego poza jezdnię ciągu pieszego. Projektowana kładka musi również spełniać wymagania techniczne umożliwiające dodatkowo obsługę ruchu rowerowego.

#### **4. Docelowy program użytkowy inwestycji**

##### **4.1. Zakres przebudowy istniejącej przeprawy mostowej**

Aby zaprojektować i wybudować kładkę pieszo-rowerową obok istniejącego mostu drogowego i uzyskać wymaganą przepisami nośności docelową  $4 \text{ kN/m}^2$  należy wykonać następujący zakres robót:

- pełną dokumentację projektową wszystkich koniecznych branż;
- w pierwszym etapie robót budowlanych należy wykonać rozbiórkę (w niezbędnym zakresie i ograniczonym do obszaru projektowanych podpór) istniejących ubezpieczeń koryta potoku;
- rozbiórkę nieczynnych sieci (w tym kanalizacji sanitarnej ks200);
- reprofiliację za pomocą zapraw PC lub PCC uszkodzonych powierzchni istniejącego mostu przewidywanych do zakrycia dojazdami do obiektu;
- zabezpieczyć i przeprowadzić w tymczasowych rurach osłonowych lub podwiesić do słupów istniejące kable elektroenergetyczne i teletechniczne;
- w przypadku konieczności należy rozebrać kolidujące słupy napowietrznych sieci elektroenergetycznych i przełożyć podpięte do nich kable i przewody;
- wykonać nowe żelbetowe podpory – przyczółki wraz z rurami osłonowymi do przeprowadzenia projektowanych sieci (odwodnienia chodnika dla pieszych, sieci wodociągowej i zasilania oświetlenia chodnika dla pieszych oraz oświetlenia kładki);
- wykonać groszkowanie widocznych elementów betonowych podpór i betonowych fragmentów balustrad wraz z hydrofobizacją i powłokami malarskimi (w przewidywanych obszarach);
- odtworzyć rozebrane na czas budowy elementy kamiennie-betonowego ubezpieczenia koryta potoku;
- wykonać projektowane kamiennie-betonowe ubezpieczenie skarp koryta potoku przy podporze lewostronnej;
- wbudować drewniane podwaliny łożyskowe z drewna bongossi służące do oparcia drewnianych przęseł pomostu projektowanej kładki;
- wykonać i wbudować stalową konstrukcję nośną przęsła przewidzianą z okrągłych rur stalowych, kształtowników walcowanych i blach;
- wykonać i wbudować kompletne drewniane przęsła pomostu stosując wyłącznie drewno bongossi i elementy stalowe;
- wykonać i wbudować projektowane drewniane (drewno bongossi) elementy balustrad na zwieńczeniach podpór i w pasie rozdziału pomiędzy mostem i projektowaną kładką;
- wykonać odwodnienie liniowe nad przyczółkiem lewostronnym z odprowadzeniem wody do projektowanej kanalizacji deszczowej realizowanej w ramach odrębnego opracowania;
- wykonać nawierzchnię z betonowej kostki brukowej (koloru czerwonego) nad podporami i dowieźć ją do chodników realizowanych w ramach odrębnego opracowania;
- wykonać projektowane oświetlenie i iluminację świetlną kładki wraz z zasilaniem i sterowaniem;
- odtworzyć i przebudować uszkodzone fragmenty ogrodzenia (na prawym brzegu potoku) ograniczającego posesję o nr 8 (obręb 3).

##### **4.2. Projektowana kładka pieszo-rowerowa – ogólne dane techniczne**

Konstrukcję nośną kładki stanowią dwa bliźniacze dźwigary łukowe przewidywane z rur okrągłych Rbs 355.6x16.0, połączone ze sobą bezprzekątniowymi stężeniami wykonanymi z rur Rbs 159.0x12.5. Na dźwigarach głównych opierają się prefabrykowane, całkowicie drewniane przęsła pomostu wykonane z drewna bongossi. Przęsła pomostu posiadają dwa dźwigary belkowe o wstępnym przekroju 260x130 mm. Przewidziano, że pomost ukształtowany zostanie w jednolitym spadku podłużnym nie większym od 6% i dostosowanym do spadku podłużnego niwelety jezdni na moście drogowym.

Podstawowe projektowane parametry techniczne kładki pieszo-rowerowej:

- |  |                                  |
|--|----------------------------------|
| • długość całkowita obiektu (w poziomie fundamentów)     | $L_c = 24.70 \text{ m};$         |
| • długość całkowita pomostu                              | $L_{cp} = 17.62 \text{ m};$      |
| • długości całkowite pojedynczych przęseł pomostów       | $L_{cp} \approx 4.40 \text{ m};$ |
| • rozpiętość w świetle ścian podpór                      | $L_o \approx 16.70 \text{ m};$   |
| • rozpiętość teoretyczne w osiach przegubów w węzłowiach | $L_t = 16.05 \text{ m};$         |
| • światło pionowe pod obiektem (w kluczu)                | $h_{hw} \approx 6.10 \text{ m};$ |
| • szerokość całkowita przęsła                            | $B = 3.00 \text{ m};$            |
| • szerokość użytkowa chodnika na obiekcie                | $b_{ch} = 2.00 \text{ m};$       |
| • wysokość konstrukcyjna przęsła w kluczu                | $h_{kk} = 0.59 \text{ m};$       |
| • wysokość konstrukcyjna przęsła w węzłowiach lewym      | $h_{kw} \approx 2.95 \text{ m};$ |
| • kąt skosu przęsła z przeszkodą                         | $\alpha \approx 85^\circ$        |

wstępnie zakładane dane materiałowe:

- beton konstrukcji podpór i skrzydełek B35 F150 W8 (C30/37);
- beton do umocnienia koryta potoku B20;
- kamień granit szary do wykonania ubezpieczeń brzegów potoku (ewentualnie pozyskany z koryta ciekłu)  $f_{ck} \geq 130 \text{ MPa};$
- stal zbrojeniowa A-IIIN (RB500W) i A-I (St3SX-b);
- stal konstrukcji nośnej przęsła S235JR (St3WD lub St3M);
- drewno konstrukcji pomostów, balustrad i belek podwalinowych oparc skrajnych przęseł pomostów bongossi  $f_{mk} \geq 140 \text{ MPa}.$

Kładkę pieszo-rowerową zaprojektować należy na obciążenie  $4,0 \text{ kN/m}^2$  ( $400 \text{ kg/m}^2$ ) wg PN-85/S-10030.

Przewiduje się, że podpory (przyczółki) wykonane zostaną jako przestrzenne konstrukcje płytowo-kątowe. Skrzydełka i ściany przednie zamocowane zostaną w płytach fundamentowych. W miejscach przegubowego zamocowania głównych dźwigarów konstrukcji przęsła przewiduje się wykonanie dodatkowych usztywniających żeber. Całość konstrukcji podpór przewidziano wykonać z betonu zbrojonego stalą miękką. Założono zastosowanie stali A-IIIN (RB500W) i A-I (St3SX-b). Do budowy podpór przewidziano beton B35 F150 W8 (C30/37).

Po wykonaniu podpór należy wbudować izolację ich korpusów (w częściach doziemnych). Za przyczółkami wbudować należy również drenaż z rur PEHD o średnicy  $\varnothing 160 \text{ mm}$ , perforowanych na 2/3 obwodu. Wyloty drenaży umiejscowić należy w obrębie podpór po stronie dolnej wody. Nad drenażem wykonać należy dodatkowo obsypkę na zasadzie filtra odwrotnego.

Konstrukcję nośną pomostu stanowią dwa bliźniacze dźwigary główne wykonane z drewna bongossi połączone stalowymi poprzecznikami z rur okrągłych Rbs 108.0x6.3. Poprzecznice pomostu zaprojektowano w rozstawie około 1875 mm. Górną powierzchnię pomostu (w przekroju poprzecznym) ukształtowano w poziomie. W kierunku podłużnym niweleta pomostu ukształtowana jest z jednostronnym, stałym spadkiem. Do dźwigarów głównych pomostu mocowany jest pokład z bali drewnianych bongossi o grubości 48 mm. Bale pokładu mają szerokość 195 mm i wbudowane są z rozsunięciem około 7 mm. Bale oparte są na dźwigarach głównych pomostu na przekładce z papy lub twardej folii PCV.

Słupki, poręcze i przeciągi balustrad zaprojektowano jako prostokątne elementy drewniane (z drewna bongossi). Dodatkowo balustrady zaopatrzone w stalowe pionowe wypełnienie (szczeblinki) z prętów  $\varnothing 18$  lub rurek Rbs 20x3.2.

Wszystkie elementy drewniane pomostu (pokład i podłużnice – rygle zaciskowe) wykonać należy z drewna bongossi o  $f_{mk} \geq 140 \text{ MPa}.$

**Na łączniki (śruby i wkręty do drewna) i podkładki stosować należy wyłącznie wyroby systemowe ze stali nierdzewnej (lub wyjątkowo ocynkowanej) opracowane i stosowane przez sprawdzonych wytwórców konstrukcji mostowych z drewna bongossi. Na przekładki dystansowe stosować należy PVC.**

Na przęśle kładki zaprojektowano nawierzchnię drewnianą z drewna bongossi. Dla właściwego dowiązania niwelety obiektu do projektowanego (w ramach odrębnego przedsięwzięcia) chodnika dla pieszych przewidziano po obu stronach i w obrębie podpór nawierzchnie betonową z prostokątnej kostki brukowej w kolorze czerwonym na podsypce cementowo-piaskowej (1:3).

Przewidziano nawierzchnię z następujących warstw:

- prostokątna betonowa kostka brukowa w kolorze czerwonym gr. 8 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa (1:3) gr. 3 cm,
- podbudowa z mieszanki mineralnej 0/31 mm gr. 15 cm.

Z uwagi na charakter obiektu, jego ukształtowanie i przewidywane wyroby do budowy i wykonania nawierzchni, nie zachodzi potrzeba wykonywania dodatkowych urządzeń odwadniających (poza drenażami za murami oporowymi). Na dojściu po stronie lewobrzeżnej przy podporze należy przewidzieć liniowe odwodnienie korytkowe przykryte ażurową żeliwną pokrywą.

Przewidziano wykonanie ochrony powierzchniowej wszystkich elementów betonowych (podpory) poprzez nałożenie powłok ochronnych.

Wszystkie odkryte powierzchnie betonowe powinny spełniać najwyższe wymagania dotyczące jakości wykonania.

Konstrukcję stalową kładki oraz wszystkie inne elementy stalowe (poza łącznikami, które muszą być wykonane ze stali nierdzewnej lub być ocynkowane) należy zabezpieczyć przez ocynkowanie (grubość powłoki metalicznej min. 120  $\mu\text{m}$ ) oraz dodatkowo przez pomalowanie powłokami ochronnymi na bazie żywic epoksydowych i poliuretanów (łączna grubość min. 220  $\mu\text{m}$ ). Należy bezwzględnie przestrzegać zaleceń producenta zestawu farb dotyczących przygotowania podłoża, warunków wykonania (temperatura powietrza, wilgotność). Po wykonaniu ewentualnych styków montażowych należy je oczyścić i uzupełnić brakujące powłoki malarskie (warstwa gruntująca i pośrednia), a następnie położyć warstwę wierzchnią.

Kolorystykę obiektu na etapie budowy należy uzgodnić z Zamawiającym i Wojewódzkim Urzędem Ochrony Zabytków. Drewno bongossi z racji swoich cech fizyczno – mechanicznych (drewno o dużej wytrzymałości i odporności na czynniki atmosferyczne) nie wymaga specjalnych zabezpieczeń.

## **5. Oddziaływanie inwestycji na środowisko naturalne**

Ze względu na charakter inwestycji i zakładany sposób użytkowania projektowanego obiektu nie przewiduje się żadnego uciążliwego oddziaływania na środowisko i generowania dodatkowych zanieczyszczeń, dźwięków, zmiany stosunków wodnych itp. Zmiany w szacie roślinnej będą znikome i ograniczone do niewielkiego obszaru.

## **6. Wykaz mających zastosowanie w projekcie norm, których spełnienie wymagań zapewnia uzyskanie zakładanych przez Inwestora standardów**

- PN-85/S-10030. Obiekty mostowe. Obciążenia.;
- PN-91/S-10042. Obiekty mostowe. Konstrukcje betonowe, żelbetowe i sprężone. Projektowanie.;
- PN-EN/1992-2 Eurokod 2: projektowanie konstrukcji z betonu. Część 2. Mosty betonowe. projektowanie i szczegółowe zasady.;
- PN-81/B-03020. Grunty budowlane. Posadowienie bezpośrednio budowli. Obliczenia statyczne i projektowanie.;
- PN-EN/1997-1. Eurokod 7. Projektowanie geotechniczne. Część 1. Zasady ogólne.;
- PN-92/S-10082. Obiekty mostowe. Konstrukcje drewniane. Projektowanie.;

- *PN-EN/1995-2. Eurokod 5. Projektowanie konstrukcji drewnianych. Część 2-Mosty.;*
- *PN-82/B-10052. Obiekty mostowe. Konstrukcje stalowe. Projektowanie.;*
- *PN-EN/1993-2. Eurokod 3. Projektowanie konstrukcji stalowych . Część 2. Mosty stalowe.*
- *Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie. (Dz. U. Nr 63, poz. 735).*

## **7. Uwagi końcowe**

*W trakcie prowadzenia robót należy przestrzegać reżimów technologicznych podanych w obowiązujących przepisach i aktualnych normach oraz wymogów producentów wyrobów budowlanych i urządzeń technicznych. Zmiany konstrukcyjno – materiałowe można wprowadzać wyłącznie za zgodą Inwestora i autora projektu i pisemnie je potwierdzić. Zmiany w zakresie wyrobów budowlanych (materiałów) można wprowadzać pod warunkiem zastosowania materiałów o nie gorszych parametrach i walorach użytkowych oraz estetycznych.*

*Niniejsze opracowanie jest podstawą do sporządzenia Projektu Budowlanego i Wykonawczego przez uprawnionego Projektanta i Wykonawcę robót, wyłonionych w drodze przetargu o zamówienie publiczne.*

*Zarówno układ treści zawarty na rysunkach, jak i poszczególne opracowania, takie jak zdjęcia, grafika, rozwiązania konstrukcyjne i inne, korzystają na ogólnych zasadach z ochrony udzielanej przez przepisy prawa autorskiego. Dostarczane przez autorów opracowania treści i części dokumentacji mogą być przez Użytkowników wykorzystywane tylko dla przedmiotu niniejszego opracowania. Wykorzystanie ich dla innych celów, a w szczególności komercyjnych, w tym kopiowanie, dekompletacja lub udostępnianie osobom trzecim w inny sposób, może następować tylko pod warunkiem uzyskania pisemnego zezwolenia ze strony projektanta i w warunkach przeznaczenia określonego przedmiotu zadania.*

**Jelenia Góra, kwiecień 2010.**

**Opracował:**

**mgr inż. Krzysztof Kolasa**



### **III. CZĘŚĆ GRAFICZNA**

---

1. Orientacja 1:~8000.....	11
2. Szkic usytuowania obiektu / Projekt zagospodarowania terenu 1:500.....	12
3. Widok z boku i przekrój podłużny 1:50 .....	13
4. Przekroje poprzeczne 1:20 .....	14











## **VI. ZAŁĄCZNIKI**

---

1. Wypisy z ewidencji władających działkami i wyrys z mapy ewidencji gruntów .....	27
2. Decyzja Wojewody Jeleniogórskiego Nr GiGGgt-7227/378/91 z dn. 27.05.1991 r. ....	28
3. Decyzja Wojewody Jeleniogórskiego Nr GiGGgt-7227/681/91 z dn. 27.06.1991 r. ....	31
4. Oświadczenie właściciela działki nr 2 (obręb 6) dotyczące zgody na wejście planowanymi robotami budowlanymi na działkę, której jest właścicielem.....	32
5. Oświadczenie właściciela działki nr 24 (obręb 5) dotyczące zgody na wejście planowanymi robotami budowlanymi na działkę, której jest właścicielem.....	33
6. Oświadczenie właściciela działki nr 24 (obręb 5) dotyczące zgody na wycinkę dwóch drzew umiejscowionych kolidujących z planowanymi robotami budowlanymi związanymi z odbudową kładki .....	34
7. Decyzja Burmistrza Szklarskiej Poręby dotycząca wycinki dwóch drzew kolidujących z planowanymi robotami budowlanymi .....	35
8. Uzgodnienie RZGW we Wrocławiu – Zarząd Zlewni Bobru i Łaby, Nysy Łużyckiej, Bystrzycy i Kaczawy w Jeleniej Górze uzgadniające przekroczenie rzeki Kamiennej w km 24+663 kładką dla pieszych w m. Szklarska Poręba.....	36
9. Pismo STTWREBU-2110-RUB 19376/2009 z dn. 27.04.09 r. uzgadniające zamierzenie budowlane i stwierdzające brak infrastruktury TP w rejonie projektowanej odbudowy kładki w Szklarskiej Porębie.....	37
10. Oświadczenie Burmistrza Miasta Szklarska Poręba w sprawie planowanego zakresu odbudowy kładki zniszczonej w wyniku powodzi w 2006 r. ....	40
11. Oświadczenie projektanta i sprawdzającego w specjalności mostowej .....	41
12. Kserokopia uprawnień projektanta .....	42
13. Kserokopia postanowienia DOIIB we Wrocławiu potwierdzająca zakres uprawnień projektanta .....	44
14. Kserokopia aktualnego zaświadczenia DOIIB we Wrocławiu o przynależności do Izby projektanta.....	46
15. Kserokopia uprawnień sprawdzającego o specjalności mostowej .....	48
16. Kserokopia aktualnego zaświadczenia DOIIB we Wrocławiu o przynależności do Izby sprawdzającego.....	50