

# ALKBUD – USŁUGI INWESTYCYJNE

05-131 Zegrze ul. Drewnowskiego 1/14  
e-mail: alkbud@data.pl

tel./fax (0-22) 688 24 46  
(+48) 504-124-323



KONTO: 50 1020 5558 1111 1346 2250 0085 PKO Bank Polski S.A.

REGON: 010082711

NIP: 536-001-62-47

Temat opracowania: Projekt wykonawczy uproszczony

Obiekt: **PRZEBUDOWA ULICY RADZYMIŃSKIEJ  
W SEROCKU**

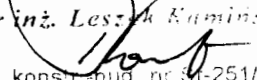
Adres inwestycji: Serock, dz. Nr ew. **61**  
Droga gminna

Inwestor: **Urząd Miasta i Gminy Serock**  
05-140 Serock, Rynek 21.

Stadium: P.W.

Projektant:

mgr inż. Leszek Kamiński  
Upr. Nr St-251/86

*mgr inż. Leszek Kamiński*  
  
Upr. konstr. bud. nr St-251/86  
05-131 Zegrze, ul. Drewnowskiego 1/14

Projektant:

mgr inż. arch. Mirosław Lech  
Upr. Nr Wa-735/94

EGZ. NR

3.

Listopad 2005 r.

Na Inwestora zostaje przeniesione prawo majątkowe do jednorazowej realizacji obiektu pod warunkiem uregulowania należności za projekt.  
Autor zastrzega sobie wszelkie prawa do niniejszego projektu zgodnie z USTAWĄ O PRAWIE AUTORSKIM I PRAWACH POKREWNYCH z dnia 04.02.1994 roku Dziennik Ustaw Nr 24 poz. 83. z dnia 23.02.1994 roku.

# OPIS TECHNICZNY

do projektu wykonawczego  
przebudowy ulicy Radzymińskiej

*Inwestor* : Urząd Miasta i Gminy Serock  
*Lokalizacja inwestycji*: miasto Serock pow. legionowski

## 1. Przedmiot dokumentacji:

Przedmiotem dokumentacji jest przebudowa ulicy prowadzącej od centralnej ulicy Serocka – Pułtuskiej, położonej na skarpie, na brzeg Zalewu Zegrzyńskiego – do początku ulicy Rybaki.

## 2. Podstawa opracowania

- umowa projektanta z Urzędem Miasta i Gminy w Serocku
- mapa archiwalna do celów opiniodawczych z zasobu archiwalnego Powiatowego Zespołu Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej.
- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. nr 43, poz. 430 z późniejszymi zmianami).

## 1. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

### 3.1. Obszar planowanej inwestycji.

Na odcinku objętym opracowaniem droga położna jest na działce nr 61 w obrębie 8,16

### 3.2. Stan istniejący

Ulica Radzymińska w Serocku jest drogą gminną o nawierzchni asfaltowej. Pas drogowy ulicy jest wyznaczony częściowo przez linię ogrodzeń lub budynków, częściowo przez zieleń, ma zmienną szerokość – od 15 do 7 metrów. Ulica charakteryzuje się dużym kątem spadku podłużnego – prowadzi z wysokiej na ponad 20 metrów skarpy do starorzecza Narwi i Bugu.

*Nawierzchnia* asfaltowa ma szerokości od 7 metrów - bezpośrednio przy ulicy Pułtuskiej, do 5 metrów na przeważającej części swojej długości. Jest w złym stanie technicznym. Występują liczne nierówności i spękania. Nawierzchnia powinna być poddana remontowi.

*Pobocza* w zdecydowanej większości utwardzone kostką betonową w postaci chodników, zjazdów, murków oporowych, itp. Na odcinku od km 0+0,242 do km 0+0,402 pobocze przylegające bezpośrednio do krawędzi jezdni jest nie utwardzone ze względu na zarośniętą drzewami skarpe. Na tym też odcinku nie występują krawężniki, a w niektórych miejscach są zniszczone prefabrykaty betonowe służące odprowadzeniu wody. Odcinek do km 0+0,445 też jest pozbawiony pobocza, natomiast jezdnia jest ograniczona krawężnikiem.

*Zjazdy* do każdej nieruchomości z kostki betonowej o zmiennej szerokości, dostosowane do szerokości bram wjazdowych. Ponadto do niektórych nieruchomości wykonano dojścia z chodnika do furtek w ogrodzeniach.

*Odwodnienie* powierzchniowe poprzez istniejące ciekі wodne, skarpa umocniona w celu zmniejszenia zjawisk erozyjnych. Naturalnym odbiornikiem wód deszczowych jest Zalew Zegrzyński.

*Infrastruktura techniczna doziemna* w ulicy Radzywińskiej składa się z:

- sieci kanalizacyjnej grawitacyjnej  $\varnothing$  150 i 200 mm wraz z przyłączami
- sieci wodociągowej  $\varnothing$  90 mm
- sieci gazowej  $\varnothing$  63 mm z przynależną infrastrukturą techniczną (zawory, sączki węchowe) zlokalizowanej pod chodnikami.
- sieci teletechnicznej ze studzienkami zlokalizowanymi w chodnikach.

*Infrastruktura techniczna naziemna* w ulicy Radzywińskiej składa się z:

- sieci elektroenergetycznej niskiego napięcia wraz z przyłączami, która nie będzie kolidowała z planowanymi robotami drogowymi.

*Oświetlenie* drogowe na opracowywanym odcinku drogi istnieje i składa się z opraw oświetleniowych zamontowanych na istniejących słupach elektroenergetycznych.

*Drzewa* i inna zieleń w pasie przedmiotowej drogi nie występują. Drzewa rosnące na skarpie na odcinku od km 0+0,242 do km 0+0,445 nie kolidują z projektowaną inwestycją. Skarpa jest umocniona płytami drobnowymiarowymi perforowanymi. Przewiduje się pozostawić płyty - przeprowadzona ocena wizualna nie wykazała istotnych dla funkcji płyt uszkodzeń.

*Otoczenie inwestycji* stanowią parki, zieleńce, tereny nieużytkowane, oraz nieruchomości osób fizycznych.

Poniżej przedstawiono opis inwentaryzacyjny ulicy Radzywińskiej. Szczegółową inwentaryzację geodezyjną, w tym wysokościową przedstawiono na załączonym rysunku – nr 1/1 i 2/1. Ze względu na to, że nie pozyskano mapy sytuacyjno wysokościowej na

ostatnim odcinku – od km 0+0,645 o km 0+0,684 zdecydowano pokazać wyniki pomiarów geodezyjnych nie odniesione do podkładu.

km 0+0,000 Początek opracowania – w rejonie skrzyżowania z ulicą Pułuską.  
km 0+0,023 zjazd prawostronny na podwórko,  
km 0+0,037 oś parkingu prawostronnego przy Urzędzie Pocztowym.  
km 0+0,050 zjazd lewostronny do bramy budynku wielorodzinnego.  
km 0+0,054 zjazd prawostronny zjazd prawostronny  
km 0+0,071 zjazd lewostronny  
km 0+0,077 zjazd prawostronny  
km 0+0,089 wpust uliczny  
km 0+0,101 zjazd lewostronny  
km 0+0,113 zjazd prawostronny  
km 0+0,130 wpust uliczny  
km 0+0,137 próg zwalniający  
km 0+0,321 próg zwalniający  
km 0+0,370 zjazd lewostronny  
km 0+0,380 zjazd lewostronny  
km 0+0,427 zjazd lewostronny  
km 0+0,445 zjazd lewostronny  
km 0+0,447 zjazd prawostronny  
km 0+0,449 zjazd lewostronny  
km 0+0,460 zjazd lewostronny  
km 0+0,485 zjazd lewostronny  
km 0+0,493 zjazd prawostronny  
km 0+0,496 zjazd lewostronny  
km 0+0,501 zjazd lewostronny  
km 0+0,516 zjazd lewostronny  
km 0+0,530 zjazd lewostronny  
km 0+0,533 zjazd prawostronny  
km 0+0,541 zjazd lewostronny  
km 0+0,546 zjazd prawostronny  
km 0+0,547 zjazd lewostronny  
km 0+0,555 zjazd lewostronny  
km 0+0,572 zjazd prawostronny  
km 0+0,597 lewostronne włączenie schodów nabrzeżnych  
km 0+0,597 zjazd prawostronny

km 0+0,629 Koniec chodnika lewostronnego – początek ulicy Rybaki

km 0+0,684 Koniec opracowania – próg zwalniający

### 3.3. Rozwiązania projektowe

Projekt zakłada wykonanie następujących robót:

- frezowanie wszystkich łat z asfaltu lanego w istniejącej nawierzchni, oraz tych fragmentów z asfaltobetonu, które mają niewielką wytrzymałość.
- frezowanie zawyżonych w stosunku do wymaganego poziomu fragmentów asfaltobetonu,
- likwidację istniejących progów betonowych,
- wykonanie nowych progów zwalniających U16a z kostki betonowej o wymiarach: szerokość 3,7 m, wysokość 0,1 m,
- dokładna lokalizacja progów zwalniających wraz z oznakowaniem pionowym i poziomym będzie wykonane wg oddzielnego opracowania,
- wykonanie cieków wodnych do odprowadzenia wody z nawierzchni jezdni,
- wykonanie nowej warstwy ścieralnej asfaltobetonu,
- regulację studni i innych elementów urządzeń infrastruktury technicznej,

### 3.4 Podstawowe dane

<i>Opis robót</i>	<i>ilość</i>	<i>jednostka</i>
powierzchnia nawierzchni ulicy przeznaczonej do przebudowy	4044,40	m <sup>2</sup>
powierzchnia frezowania	958,75	m <sup>2</sup>
Ilość/powierzchnia progów betonowych do rozebrania	2/30	szt./m <sup>2</sup>
Ilość/powierzchnia progów do wykonania z kostki betonowej	2/44,2	szt./m <sup>2</sup>
Długość cieku wodnego do ułożenia	160	m
Studnie kanalizacyjne do regulacji	21	szt.
Wpusty kanalizacji deszczowej do regulacji	2	szt.

## 4. PROJEKT WYKONAWCZY

### 4.1 Roboty przygotowawcze i rozbiórkowe.

Przewiduje się konieczność wykonania robót rozbiórkowych istniejących progów zwalniających.

Nie przewiduje się konieczności wykonania innych robót przygotowawczych i rozbiórkowych.

Należy oznakować plac budowy zgodnie z projektem organizacji ruchu na czas budowy w sposób gwarantujący maksymalne bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego oraz mieszkańców posesji przyległych do przebudowywanej ulicy.

#### **4.2 Przekrój normalny**

Na rysunku nr 3 przedstawiono projektowany przekrój normalny przebudowywanej ulicy w km: od 0+0,000 do 0+0,020; od 0+0,100 do 0+0,120; od 0+0,170 do 0+0,220; od 0+0,470 do 0+0,530.

Przewiduje się pozostawienie wszystkich istniejących chodników i większości istniejących krawężników.

Roboty budowlane przewidują wykonanie takich czynności, w wyniku których:

- powstanie nawierzchnia o spadku poprzecznym daszkowym wynoszącym 2 %,
- nawierzchnia o takiej rzędnej, by krawężniki wystawały ponad nią na wysokość 13 -15 cm,

Profil podłużny drogi będzie dostosowany do linii istniejących krawężników.

Na rysunku nr 4, 5 i 6 przedstawiono projektowany przekrój normalny przebudowywanej ulicy w km od 0+0,020 do 0+0,100 (spadek lewostronny); 0+0,120 do 0+0,170 (spadek prawostronny); 0+0,220 do 0+0,470 (spadek lewostronny); od 0+0,530 do 0+0,560 (spadek lewostronny); 0+0,560 do 0+0,590 (spadek prawostronny); 0+0,590 do 0+0,645 (spadek prawostronny), 0+645 do 0+683 (spadek lewostronny).

Przewiduje się pozostawienie wszystkich istniejących chodników i większości istniejących krawężników.

Roboty budowlane przewidują wykonanie takich czynności, w wyniku których:

- powstanie nawierzchnia o spadku poprzecznym jednostronnym wynoszącym 2 %,
- nawierzchnia o takiej rzędnej, by krawężniki wystawały ponad nią na wysokość 13 -15 cm,

Profil podłużny drogi będzie dostosowany do linii istniejących krawężników.

#### **4.3 Technologia robót.**

Projektuje się następującą technologię robót:

1. frezowanie zawyżonych w stosunku do wymaganego poziomu fragmentów asfaltobetonu.

Przeprowadzone pomiary wskazują, że frezowaniu należy poddać asfalt w miejscach wskazanych na rysunku. Mimo dokładnego pomiaru nie udało się zainwentaryzować wszystkich miejsc wymagających frezowania. Ponadto przewidziano frezowanie łąt z asfaltobetonu który, co wynika z oceny wizualnej, mógł mieć zbyt małą zawartość kruszywa, a przez to zbyt małą wytrzymałość, która jest wymagana od podbudowy drogi. Miejsca te są szczególnie widoczne w rejonie km 0+0, 560 – 0+0,620., gdzie w zasadzie całą nawierzchnię istniejącą trzeba wymienić, w celu wykonania właściwej podbudowy.

Nawierzchnię poddaną frezowaniu zaznaczono na projekcie zagospodarowania terenu przez zakreskowanie kolorem żółtym. Frezowanie należy przeprowadzić w taki sposób, by na całej przebudowywanej ulicy położyć nakładkę z asfaltobetonu o jednolitej grubości 4 cm.

2. wykonanie nowego cieków wodnych odprowadzających wodę spływającą i sączącą się ze skarpy.
3. wykonanie warstwy ścieralnej z asfaltobetonu o grubości 4 cm na całej powierzchni objętej projektem,
4. wykonanie progów zwalniających.
5. regulację studni i innych elementów urządzeń infrastruktury technicznej.

#### **4.4 Szczegóły konstrukcyjne.**

##### **1. Frezowanie**

Frezowanie musi być przeprowadzone z należytą starannością, aby nie uszkodzić krawężników, studzienek itp. W szczególności nie wolno uszkodzić niedawno wykonanego murku oporowego.

2. wykonanie nowego cieków wodnych odprowadzających wodę spływającą i sączącą się ze skarpy.

Zakłada się montaż cieków wodnych o wymiarach: długość elementu 33 cm, szerokość 25 cm, wysokość 8 cm. Sposób montażu: wytyczyć ciek, a następnie wykonać koryto o głębokości 19 cm. Wykonać ławę betonową o grubości 8 cm., układać elementy prefabrykowane na podsypce cementowo-piaskowej o grubości 3 cm, zachowując rzędne projektowanej nawierzchni.

##### **3. wykonanie progów zwalniających**

Zaleca się wykonanie progów zwalniających U-16a zgodne z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków

technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. nr 220, poz. 2181).

Zgodnie z tym przepisem liniowy próg zwalniający listwowy U-16a o ograniczonej prędkości przejazdu 25-30 km/h ma szerokość min. 3,7 metra, a długość jego dostosowana jest do szerokości jezdni.

Progi będą miały więc długość 7 i 5 metrów; należy je zamontować w miejscu istniejących obecnie progów zwalniających.

Wykonanie progów zwalniających zaleca się wykonać po ułożeniu nawierzchni.

#### 4. Wykonywanie nawierzchni

Projektuje się wykonanie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego BA 0/12,8 grubości 4 cm wg PN-S-96025.

Należy dopasować niweletę nawierzchni do istniejących krawężników i chodników.

Szczególną uwagę należy zwrócić na wykonanie nakładki na łukach oraz tych częściach drogi w których występuje zmiana przekroju – np. z daszkowego na spadek jednostronny. Nadrzędnym celem, którym należy się kierować w przypadku rozwiązywania problemów na placu budowy jest odprowadzenie wód opadowych poza pas drogowy.

4. Należy przeprowadzić regulację wszystkich studzienek kanalizacyjnych. Studzienki zaznaczono na projekcie zagospodarowania kolorem fioletowym.

#### 4.5 Roboty uzupełniające.

- Pokryć emulsją asfaltową miejsca styku nawierzchni położonej wcześniej i wykonanej w ramach modernizacji.

#### 4.6. Tabela frezowania.

<i>pikietaż</i>	<i>szerokość</i>	<i>średnia szerokość</i>	<i>odległość</i>	<i>powierzchnia</i>
0+0,000	0,8			
		1,5	60	90
0+0,060	2,2			
		1,6	25	40
0+0,085	1			
		1,25	70	87,5
0+0,155	1,5			
		1,35	32	33,35
0+0,187	1,2			
		1,85	24	44,4
0+0,195	2,5			
		1,5	140	210
0+0,335	0,5			



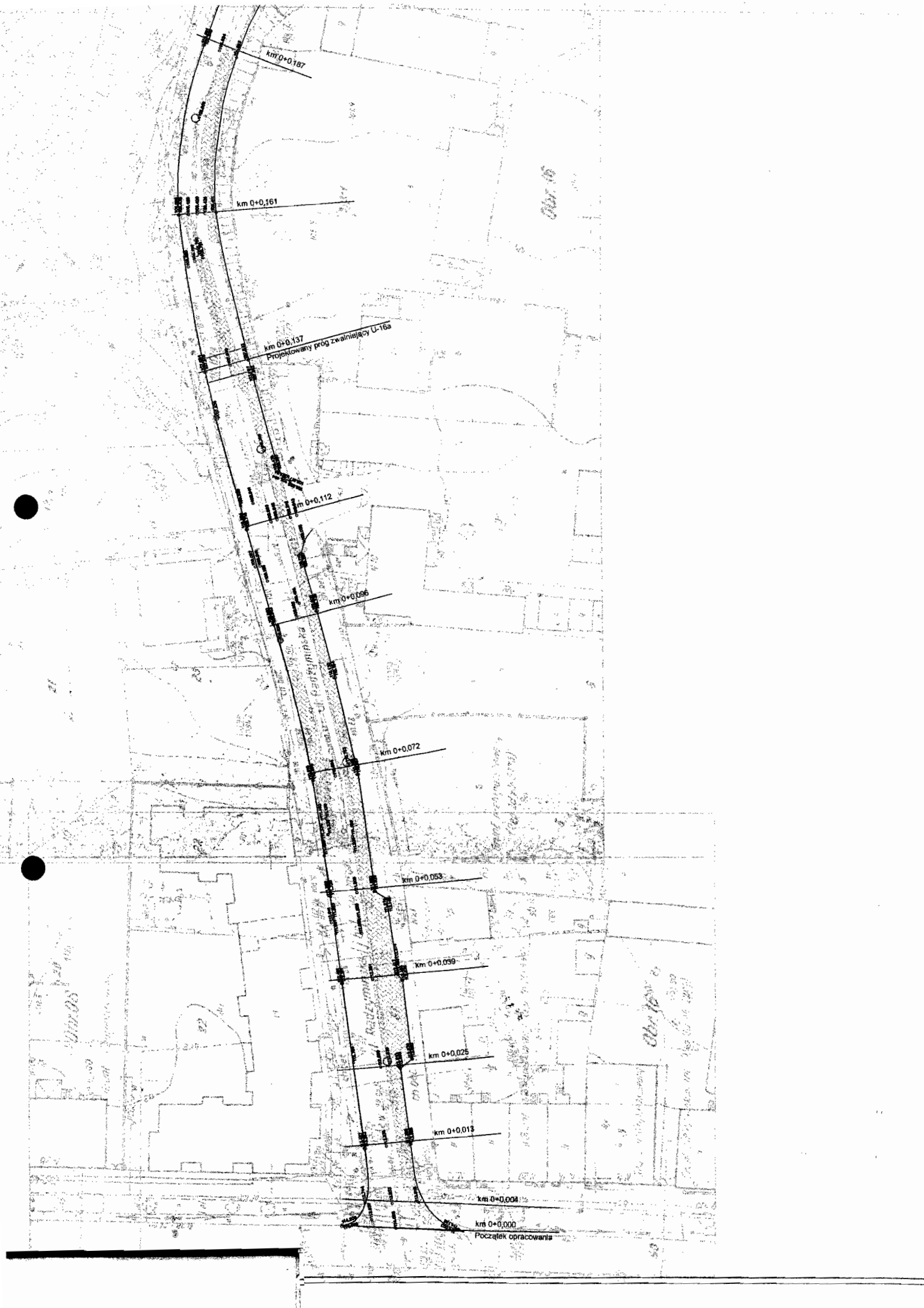
0+0,345	1,2			
		1,1	40	44
0+0,385	1			
0+0,422	1			
		1	43	43
0+0,465	1			
		1	25	25
0+0,520	1			
		1,5	10	15
0+0,530	2			
		2,75	32	88
0+0,562	3,5			
		2,25	14	31,5
0+0,576	1			
		3	69	207
0+0,645	5			

Razem:

958,75

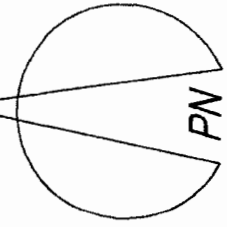
*mgr inż. Leszek Kamiński*

Upr. Inż. 161/86  
05-131 Żegrze, ul. DREWNOWSKIEGO 1/14



LEGENDA

- 0+0.025 - pikietaż
- 0113.605 - istniejące rzędnice nawierzchni
- 0114.155 - istniejące rzędnice melioracji
- powierzchnia do fazowania
- studzienki kan. do regulacji

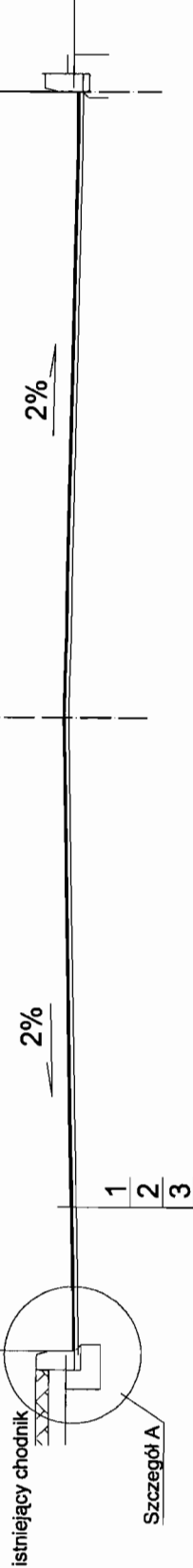






oś drogi

szer. zmienna 6-7m.



Na odcinku: 0+0,000 do 0+0,020  
0+0,100 do 0+0,120  
0+0,170 do 0+0,220  
0+0,470 do 0+0,530

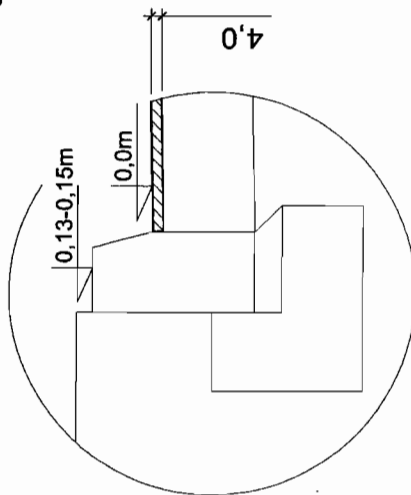
## LEGENDA

1- Warstwa ściernalna BA 0/12,8, WG. PN-S-96025  
grub. 4cm

2- Podbudowa istniejąca bitumiczna, w razie potrzeby  
frezowana i wyrównywana (zgodnie z proj. zagospodarowania)

3- Grunt rodzimy.

Szczegół A



mgr inż. Leszek Kamiński  
Upr. Konstr.-Bud. nr 3-251/86  
05-131 Zegrze ul. DREWNOWSKIEGO 1/14

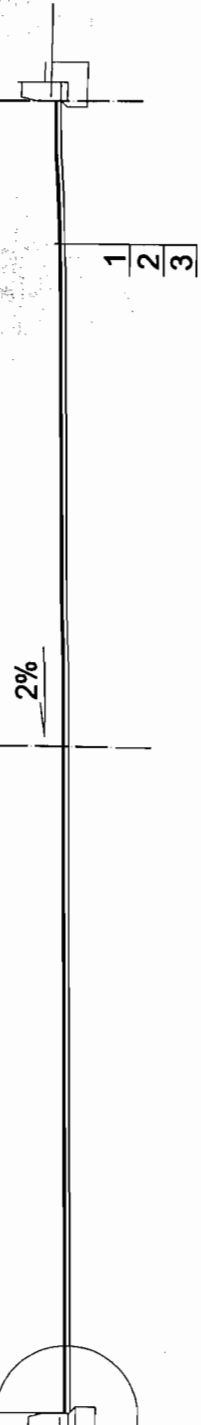
FIRMA:	ALKBUD – USŁUGI INWESTYCYJNE 05-131 Zegrze ul. DREWNOWSKIEGO 1/14 – fax./tel.(022)6882446
TEMAT:	Przebudowa ulicy Radzywińskiej w Serocku.
TREŚĆ:	PRZEKRÓJ NORMALNY ULICY RADZYWIŃSKIEJ
PROJ.	mgr. inż. LESZEK KAMIŃSKI Upr.Nr St-251/86 mgr. inż. arch. MIROSLAW LECH Upr.Nr Wo-735/94
SKALA	1:20/1:10
NUMER RYSUNKU	3
UMOWA	DATA 11-2005 STADIUM P.W.
BRANŻA	DROGOWA

oś drogi

szer. zmienna 5-5,5m.

istniejący chodnik

Szczegół A



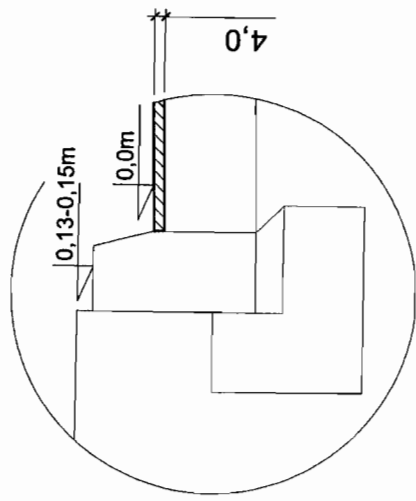
Na odcinku: 0+0,020 do 0+0,100  
 0+0,530 do 0+0,560  
 0+0,645 do 0+0,684

*mgr inż. Leszek Kamiński*  
 Upr. konstr. bud. inż. S. 100.1/06  
 05-131 Zegrze, ul. DREWNOWSKIEGO 1/14

### LEGENDA

- 1- Warstwa ścieralna BA 0/12,8, WG. PN-S-96025 grub. 4cm
- 2- Podbudowa istniejąca bitumiczna, w razie potrzeby frezowana i wyrównywana (zgodnie z proj. zagospodarowania)
- 3- Grunt rodzimy.

Szczegół A



FIRMA:	ALKBUD – USŁUGI INWESTYCYJNE
	05-131 Zegrze ul. DREWNOWSKIEGO 1/14 – fax./tel.(022)6882446
TEMAT:	Przebudowa ulicy Radzywińskiej w Serocku
TRESC:	PRZEKRÓJ NORMALNY ULICY RADZYWIŃSKIEJ
PROJ.	mgr. inż. LESZEK KAMIŃSKI Upr.Nr St-251/86 mgr. inż. arch. MIROSLAW LECH Upr.Nr W0-735/94
UMOWA	DATA 11-2005
	STADIUM P.P.W.
	BRANŻA DROGOWA
SKALA	1:20/1:10
NUMER RYSUNKU	4

oś drogi

szer. zmienna 5-5,5m.

2%

Na odcinku: 0+0,220 do 0+0,470  
0+0,560 do 0+0,590

1  
2  
3

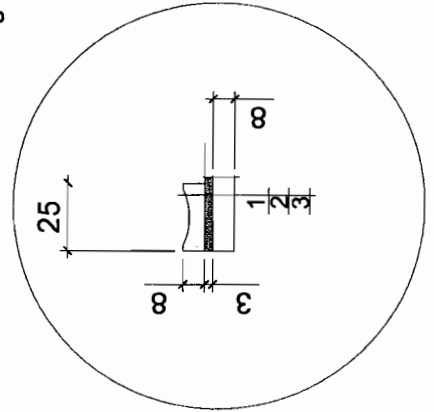
Szczegół A

mgr inż. Leszek Kamiński  
Upr. konstr.-bud. nr S-251/86  
05-131 Zegrze, ul. DREWNOWSKIEGO 1/14

### LEGENDA

- 1- Warstwa ścieralna BA 0/12,8, WG. PN-S-96025 grub. 4cm
- 2- Podbudowa istniejąca bitumiczna, w razie potrzeby frezowana i wyrównywana (zgodnie z proj. zagospodarowania)
- 3- Grunt rodzimy.

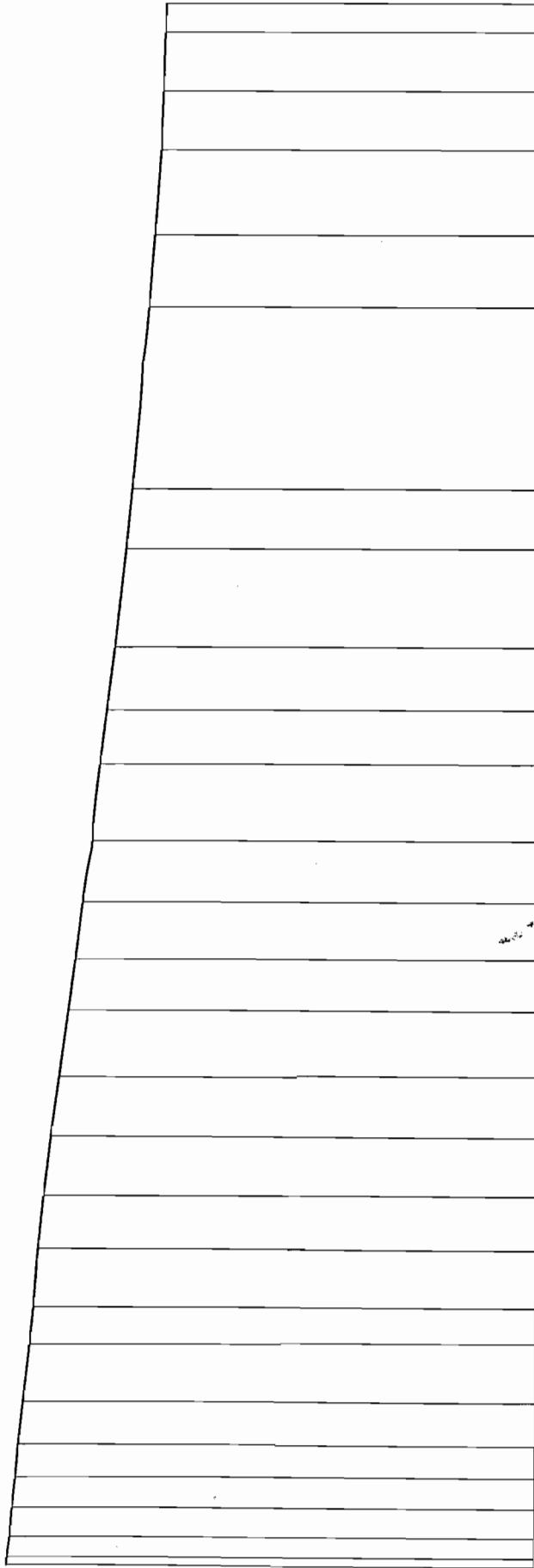
Szczegół A



- 1 CIEK WODNY 25x33x8
- 2 PODSYPKA CEMENTOWO-PIASKOWA 3cm
- 3 ŁAWA BETONOWA 8 cm

FIRMA:	ALKBUD – USŁUGI INWESTYCYJNE
	05-131 Zegrze ul. DREWNOWSKIEGO 1/14 – fax./tel.(022)6882446
TEMAT:	Przebudowa ulicy Radzywińskiej w Serocku
TRZEŚC:	SKALA 1:20/1:10
PROJ.	PRZEKRÓJ NORMALNY ULICY RADZYWIŃSKIEJ
	mgr. inż. LESZEK KAMIŃSKI Upr.Nr Sł-251/86
	mgr. inż. arch. MIROSLAW LECH Upr.Nr Wa-735/94
LICZBA	NUMER RYSUNKU 5
DATA	STADIUM
11-2005	11-2005
BRANŻA	DROGOWA





PROJEKTOWANE RZĘDNE OSI JEZDNI	114.07	113.83	113.87	114.11	0.000	0.000	0.013	0.025	0.039	0.053	0.071	0.096	0.112	0.137	0.161	0.187	0.213	0.242	0.264	0.299	0.317	0.351	0.375	0.402	0.445	0.471	0.551	0.583	0.620	0.645	0.671	0.684	
NIWELETA ISTNIEJĄCA	114.07	113.83	113.87	114.11	0.000	0.013	0.025	0.039	0.053	0.071	0.096	0.112	0.137	0.161	0.187	0.213	0.242	0.264	0.299	0.317	0.351	0.375	0.402	0.445	0.471	0.551	0.583	0.620	0.645	0.671	0.684		
NACHYLENIE (WIEKUSZCIE STOPNIE)	-3.5	-3.2	-3.2	-3.0	-2.8	-2.7	-2.7	-2.7	-2.7	-3.0	-3.0	-3.0	-3.0	-3.0	-3.0	-3.0	-3.0	-3.0	-3.0	-3.0	-3.0	-3.0	-3.0	-3.0	-3.0	-3.0	-2.5	-2.7	-2.4	-1.1	-0.2	-0.2	
PKIETAŻ	114.11	113.83	113.87	114.11	110.89	108.90	107.70	106.46	104.86	103.12	101.27	99.71	98.22	96.80	94.94	93.18	91.56	89.21	87.91	84.43	82.97	81.38	80.88	80.81	80.73	80.77	80.77	80.81	80.84	80.88	80.81	80.73	80.77

mgr inż. Leszek Kamiński  
 Upr. Konstr. Bud. Nr St-251/86  
 05-131 Zegrze, ul. DREWNOWSKIEGO 1/14

FIRMA: ALKBUD – USŁUGI INWESTYCYJNE  
 05-131 Zegrze ul. DREWNOWSKIEGO 1/14 – fax./tel.(022)6882446  
 TEMAT: Przebudowa ulicy Radzymskiej w Serocku.  
 TREŚĆ: PRZEKRÓJ PODŁUŻNY ULICY RADZYMSKIEJ  
 SKALA: 1:1000  
 PROJ.: mgr. inż. LESZEK KAMIŃSKI Upr.Nr St-251/86  
 mgr. inż. arch. MIROSLAW LECH Upr.Nr Wo-735/94  
 UNOWA DATA 11-2005 STADIUM D W  
 BRANZA DROGOWA  
 NUMER RYSUNKU 6