



Projekty, nadzory, ekspertyzy, przeglądy ... dróg, mostów ...

IMOT sp. z o.o.

54-106 Wrocław, ul. Rędzińska 67

imotbiuro@gmail.com tel. 600 425 036 NIP: 894 318 31 88

PROJEKT BUDOWLANY

PROJEKT ARCHITEKTONICZNO - BUDOWLANY

Inwestor:	Województwo Dolnośląskie, Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu ul. Krakowska 28 50-425 Wrocław 
Jednostka projektowa:	IMOT sp. z o.o. ul. Rędzińska 67, 54-106 Wrocław tel. 600 425 036, imotbiuro@gmail.com
Nazwa zamierzenia budowlanego:	“Remont wiaduktu kolejowego w ciągu linii kolejowej nr 327 relacji Wolibórz – Nowa Ruda Słupiec (dawnej kolei Sowiogórskiej) na odcinku Nowa Wieś Kłodzka – Srebrna Góra, nad drogą wojewódzką nr 385”
Adres i kategoria obiektu budowlanego:	Powiat, gmina: kłodzki, Nowa Ruda - gmina Wiadukt kolejowy w ciągu dawnej kolei Sowiogórskiej nad DW385 na odcinku Nowa Wieś Kłodzka - Srebrna Góra Kategoria obiektu budowlanego: XXVIII - drogowe i kolejowe obiekty mostowe
Identyfikatory działek ewidencyjnych:	Jednostka ewidencyjna: 020811_2, Nowa Ruda-gmina, Obręb ewidencyjny: 0010, Nowa Wieś, nr działki: 163
Branża:	mostowa

Zespół autorski	Imię i nazwisko	Specjalność i numer Uprawnień budowlanych	Zakres opracowania	Data opracowania	Podpis*
Projektant	mgr inż. Tomasz Zając	do projektowania bez ograniczeń w specjalności mostowej nr uprawnień: 264/DOŚ/07	Branża mostowa	16.03.2026	Podpis elektroniczny
Sprawdzający	mgr inż. Łukasz Łytka	do projektowania bez ograniczeń w specjalności mostowej nr uprawnień: 313/DOŚ/15	Branża mostowa	16.03.2026	Podpis elektroniczny

* Nie obowiązuje w przypadku projektu w postaci elektronicznej

Wrocław, 16.03.2026r

Spis treści projektu zagospodarowania terenu

I. Dokumenty dołączone do projektu (str. 3)

1. Oświadczenie projektanta

II. Część opisowa (str. 4-8)

1. RODZAJ I KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO	4
2. ZAMIERZONY SPOSÓB UŻYTKOWANIA.....	4
3. UKŁAD PRZESTRZENNY ORAZ FORMA ARCHITEKTONICZNA OBIEKTU BUDOWLANEGO , ROZWIĄZANIA TECHNICZNO - BUDOWLANE	4
4. CHARAKTERYSTYCZNE PARAMETRY OBIEKTU	6
5. OPINIA GEOTECHNICZNA ORAZ INFORMACJA O SPOSOBIE POSADOWIENIA OBIEKTU BUDOWLANEGO	7
6. PARAMETRY TECHNICZNE OBIEKTU BUDOWLANEGO CHARAKTERYZUJĄCE WPŁYW OBIEKTU BUDOWLANEGO NA ŚRODOWISKO I JEGO WYKORZYSTYWANIE ORAZ NA ZDROWIE LUDZI I OBIEKTY SĄSIEDNIE	7
7. INFORMACJE O ZASADNICZYCH ELEMENTACH WYPOSAŻENIA BUDOWLANO- INSTALACYJNEGO, ZAPEWNIAJĄCYCH UŻYTKOWANIE OBIEKTU BUDOWLANEGO ZGODNIE Z PRZEZNACZENIEM.....	8
8. DANE DOTYCZĄCE WARUNKÓW OCHRONY PRZECIWPOŻAROWEJ, STOSOWNIE DO ZAKRESU PROJEKTU	8

III. Część rysunkowa

- Rys 1 Stan istniejący
- Rys 2 Widok z góry i przekrój A-A
- Rys 3 Przekrój B-B, C-C
- Rys 4 Widok z boku

OŚWIADCZENIE

Na podstawie ustawy z dnia 7 lipca 1994r.-Prawo budowlane (tekst jednolity:Dz.U.z2020r.) art. 34 ust. 3d i 3e

OŚWIADCZAM

że **projekt architektoniczno - budowlany:**

“Remont wiaduktu kolejowego w ciągu linii kolejowej nr 327 relacji Wolibórz – Nowa Ruda Słupiec (dawnej kolei Sowiogórskiej) na odcinku Nowa Wieś Kłodzka – Srebrna Góra, nad drogą wojewódzką nr 385”

został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Zespół autorski	Imię i nazwisko	Specjalność i numer Uprawnień budowlanych	Zakres opracowania	Data opracowania	Podpis*
Projektant	mgr inż. Tomasz Zając	do projektowania bez ograniczeń w specjalności mostowej nr uprawnień: 264/DOS/07	Branża mostowa	16.03.2026	<i>Podpis elektroniczny</i>
Sprawdzający	mgr inż. Łukasz Łytka	do projektowania bez ograniczeń w specjalności mostowej nr uprawnień: 313/DOS/15	Branża mostowa	16.03.2026	<i>Podpis elektroniczny</i>

* Nie obowiązuje w przypadku projektu w postaci elektronicznej

CZEŚĆ OPISOWA DO PROJEKTU ARCHITEKTONICZNO - BUDOWLANEGO

1. RODZAJ I KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO

Przedmiotowy obiekt budowlany to wiadukt kolejowy w ciągu dawnej kolei Sowiogórskiej nad DW385 na odcinku Nowa Wieś Kłodzka - Srebrna Góra.

Kategoria obiektu budowlanego: XXVIII - drogowe i kolejowe obiekty mostowe

2. ZAMIERZONY SPOSÓB UŻYTKOWANIA

Przedmiotowy obiekt ma na celu zachowanie stateczności zasypki nasypu konstrukcji dawnej kolei Sowiogórskiej. W ramach zamierzenia budowlanego zostanie wykonana jedynie naprawa uszkodzonych elementów wiaduktu i nie zmienia się sposobu użytkowania.

3. UKŁAD PRZESTRZENNY ORAZ FORMA ARCHITEKTONICZNA OBIEKTU BUDOWLANEGO , ROZWIĄZANIA TECHNICZNO - BUDOWLANE

Stan istniejący:

W marcu 2025 roku wiadukt został uszkodzony przez samochód ciężarowy o zbyt dużych gabarytach w wyniku czego doszło do oderwania elementów kamiennych i ceglanych wiaduktu. Ze względu na rozległe uszkodzenie konstrukcji zaistniała konieczność naprawy obiektu.

Uszkodzeniu uległy elementy ściany czołowej, sklepienia i muru (skrzydła) od strony Srebrnej Góry w części wschodniej – prawa strona zgodnie z rosnącym kilometrażem drogi.

Ściana czołowa została uszkodzona w największym zakresie - w 2/3 długości. Sklepienie zostało uszkodzone na szerokości zniszczonej ściany czołowej i w części ceglanej – w sumie na szerokości ~0,6 m i długości ~6m. Mury (skrzydła) zostały uszkodzone strefie styku ze ścianą czołową. Zakres uszkodzeń przedstawiono poniżej w dokumentacji fotograficznej. Dodatkowo stwierdzono liczne zacieki i przemieszczenie (wyparcie) bloków kamiennych ściany czołowej od Woliborza

Wiadukt w ciągu zlikwidowanej, jednotorowej linii kolejowej, brak pozostałości układów torowych.

Ogólny zakres robót budowlanych:

Z uwagi na uszkodzenia wiaduktu konieczne jest przeprowadzenie robót naprawczych stabilizujących konstrukcję z zachowaniem charakteru odtworzeniowego w zakresie rozwiązań materiałowych, gabarytów itp. Nie dopuszcza się rozbiórki obiektu.

Zakres robót budowlanych jest dostosowany do warunków wynikających z decyzji Konserwatora Zabytków.

Naprawa wiaduktu w zakresie:

- zabezpieczenia obiektu na czas robót budowlanych;

-
- usunięcie zasypki i oczyszczenie odsłoniętych powierzchni wiaduktu;
 - wykonanie naprawy elementów kamiennych i ceglanych na połączeniu uszkodzonej ściany czołowej i sklepienia;
 - wykonanie płaszcza żelbetowego;
 - wykonanie izolacji, zasypki i reprofilacja skarp.

Prace konserwatorskie dotyczące wiaduktu będą obejmowały następujące zabiegi:

- 1) Zabezpieczenie terenu w szczególności drogi pod wiaduktem (wykonanie osłon) wraz z wprowadzeniem zastępczej organizacji ruchu.
- 2) Usunięcie zasypki na wiadukcie.
- 3) Skucie luźnych elementów kamiennych i ceglanych.
- 4) Wycięcie i wykucie złamanych (niepełnych) cegieł od spodu sklepienia w celu zapewnienia miejsca dla pełnych nowych cegieł (nisze).
- 5) Oczyszczenie powierzchni ceglanych i kamiennych np. przez hydropiaskowanie bez uszkodzania spoin i struktury materiału. Luźne spoiny usunąć i oczyścić.
- 6) Naprawa sklepienia – odtworzenie sklepienia przez wymurowanie z cegieł z jednoczesnym wypełnieniem wcześniej przygotowanych nisz w celu przywrócenia struktury pierwotnej i zapewnienia właściwej współpracy styku na połączeniu starego i odtwarzanego sklepienia.
- 7) Odtworzenie murowanych kamiennych ścian czołowych oraz ubytków kamiennych na całej powierzchni wiaduktu wraz z uzupełnieniem ubytków spoin.
- 8) Naprawa odkształconej „wypartej” części ściany czołowej od Woliborza np. przez przemurowanie lub przez mechaniczne „ściągnięcie”.
- 9) Wykonanie wzmacniającego płaszcza żelbetowego na sklepieniu w celu poprawy nośności i stateczności oraz ochrony konstrukcji sklepienia przed degradującym oddziaływaniem wody z zasypki.
- 10) Wykonanie wzmacniającego płaszcza żelbetowego na ścianie czołowej od strony zasypki, a od góry kapy żelbetowej w celu maksymalnej ochrony konstrukcji przed oddziaływaniem środowiska i przemieszczaniem „wypieraniem” elementów kamiennych.
- 11) Wykonanie izolacji płaszcza żelbetowego.
- 12) Wykonanie betonu ochronnego izolacji płaszcza żelbetowego sklepienia.
- 13) Wykonanie drenaży odprowadzających wodę z zasypki poza obiekt.
- 14) Wykonanie zasypki.
- 15) Reprofilacja skarp i umocnienie przez humusowanie i obsianie mieszanką traw.

Zalecenia technologiczne:

Od strony elewacyjnej nie należy licować (zacierać „na zero”) zaprawy spoin z powierzchnią kamienia/cegły, a należy pozostawić delikatne wgłębienie.

Uzupełnienie ubytków kamiennych z materiału pierwotnego (zmagazynowanego u Inwestora) i z nowych bloków kamiennych zbliżonych materiałowo (kolorystyka i faktura) oraz wymiarowo z pierwotnymi (piaskowiec czerwony).

4. CHARAKTERYSTYCZNE PARAMETRY OBIEKTU

Opis stanu istniejącego:

Wiadukt jest sklepionym obiektem ceglano kamiennym. Światło poziome zmienne 6,1m - 6,15m. Szerokość zmienna 4,1m – 4,25m. Światło pionowe w kluczu zmienne 4,75m 4,9m. Długość zmienna 8,8m-8,9m. Szerokość ścian czołowych 0,4m. Szerokość murów (skrzydeł) u góry 0,4m. Grubość sklepienia 0,5m. Cegła o wymiarach 25x12x6,5. Wymiary bloków kamiennych – zmienne (nieregularne). Bloki kamienne z piaskowca czerwonego.

Opis stanu projektowanego:

Parametry geometryczne wiaduktu bez zmian względem stanu istniejącego.

Skrajnia kolejowa: nie dotyczy – brak ruchu kolejowego w strefie obiektów.

Skrajnia drogowa pod obiektem: parametry skrajni drogowej w strefie pod wiaduktem bez zmian względem stanu istniejącego:

- ograniczenia skrajni drogowej zgodnie z istniejącym oznakowaniem: znak drogowy B-16 – zakaz wjazdu pojazdów o wysokości powyżej 2,3m,
- ograniczenie skrajni poziomej – obustronne tablice U-9b przy krawędzi przyczółka,

Nośność:

- wiadukty wyłączone z eksploatacji ruchu kolejowego,
- brak planów dla odbudowy zlikwidowanej linii kolejowej dla ruchu kolejowego oraz innej funkcji np. dla ruchu pieszo-rowerowego,
- nośność obiektów bez zmian względem stanu istniejącego, nie wyznacza się nośności obiektu.

Podstawowe materiały

- cegła ceramiczna, pełna, klasy min. 20, o niskiej zawartości aktywnych soli rozpuszczalnych (kategoria S2) – kolor naturalny, dostosowany do cegły istniejącej,
- zaprawa cementowa do murowania konstrukcji ceglanej i kamiennej – klasa min. M15,
- zaprawa do fugowania spoin murów – na bazie naturalnego wapna hydraulicznego NHL5, klasy M2,5 i uziarnieniu 0-4 mm, z odtworzeniem istniejącej kolorystyki,

-
- beton podkładowy – C16/20,
 - beton konstrukcyjny – C30/37,
 - stal zbrojeniowa – AIIIIN
 - kamień – czerwony piaskowiec z okolic Nowej Rudy, kolorystyka i faktura dobrana na wzór kamienia istniejącego – kolor naturalny, czerwony,

5. OPINIA GEOTECHNICZNA ORAZ INFORMACJA O SPOSOBIE POSADOWIENIA OBIEKTU BUDOWLANEGO

Zakres robót obejmuje naprawę uszkodzonych elementów i nie projektuje się nowych rozwiązań w zakresie posadowienia.

Brak jest pierwotnej dokumentacji projektowej.

Na podstawie analizy wyników z przeprowadzonych badań terenowych ocenia się, że obiekt posadowiony jest bezpośrednio na gruntach nośnych.

6. PARAMETRY TECHNICZNE OBIEKTU BUDOWLANEGO CHARAKTERYZUJĄCE WPŁYW OBIEKTU BUDOWLANEGO NA ŚRODOWISKO I JEGO WYKORZYSTYWANIE ORAZ NA ZDROWIE LUDZI I OBIEKTY SĄSIEDNIE

Omawiany rodzaj przedsięwzięcia charakteryzuje się występowaniem oddziaływania na środowisko przede wszystkim w fazie jego budowy. Przy zastosowaniu rozwiązań technicznych opisanych w dokumentacji projektowej, w fazie eksploatacji przedsięwzięcia stwierdza się brak jego ciągłego, wtórnego, skumulowanego oddziaływania we wszystkich komponentach środowiska.

W fazie realizacji przedsięwzięcia należy się spodziewać następujących uciążliwości dla środowiska:

- emisja odpadów - np. pręty stalowe, resztki betonu i mleczka cementowego, czy też nadmiar ziemi powstały z wykopów. Ilość powstających odpadów jest trudna do ustalenia zależy od wielu czynników, a przede wszystkim od staranności realizacji przedsięwzięcia. Wszystkie powstałe w wyniku realizacji inwestycji odpady przewiduje się odwieźć na wysypisko śmieci,
- emisja hałasu powodowana pracą maszyn budowlanych ,
- emisja substancji zanieczyszczających do powietrza ,

Wymienione wyżej oddziaływanie przedsięwzięcia jest ściśle związane z czasem jego realizacji, co oznacza, że uciążliwości mają określony czas występowania. W czasie budowy jedynie niektóre prace budowlane powodują emisję hałasu i gazów do powietrza, dlatego też mogące pojawić się uciążliwości w fazie budowy mają charakter chwilowy i nieciągły, ograniczony do okresu kilku dni dla jednego punktu obserwacji. Ponadto zasięg uciążliwości powodowanych przez prace budowlane przy przedsięwzięciu mają niewielki zasięg (do 300 m). Brak oddziaływania stałego, wtórnego, skumulowanego i transgranicznego.

Faza eksploatacji charakteryzuje się minimalnym oddziaływaniem, głównie przejawiającym się emisją hałasu i spalin. Przyjęte w projekcie budowlanym rozwiązania techniczne mają na celu wyeliminowanie negatywnego oddziaływania na środowisko.

Negatywne oddziaływanie obiektu może pojawić się w czasie eksploatacji jedynie w sytuacji dokonywania czynności konserwacyjnych poszczególnych elementów konstrukcji, bez należytego zabezpieczenia miejsca ich prowadzenia. W tej sytuacji do środowiska mogą dostawać się znikome części materiałów konserwacyjnych (farby ochronne do powierzchni betonowych).

6.1. Emisja hałasu

Po wykonaniu robót nie zmieni się poziom hałasu w stosunku do obecnego poziomu. W trakcie realizacji przedsięwzięcia głównym źródłem emisji hałasu jest praca maszyn napędzanych silnikami spalinowymi, takimi jak: dźwigi, ładowarki, sprężarki itp. Drugie źródło emisji hałasu to dźwięki od pracy drobnego sprzętu budowlanego, np. uderzenia młotków podczas robót ciesielskich, praca młota wyburzeniowego podczas rozkuwania betonu, itp. Przedmiotowe przedsięwzięcie budowlane ma charakter miejscowego źródła hałasu i może powodować lokalne uciążliwości.

6.2. Zanieczyszczenie powietrza

Same prace związane z realizacją zadania nie wpłyną znacząco ujemnie na zanieczyszczenie powietrza. Emisja substancji zanieczyszczających do powietrza będzie następowała w wyniku korzystania przy pracach budowlanych z mechanicznego sprzętu budowlanego. Do atmosfery będą emitowane typowe zanieczyszczenia komunikacyjne: dwutlenek siarki, tlenki azotu, tlenek węgla, węglowodory.

6.3. Wody powierzchniowe i podziemne

Inwestycja nie ma wpływu na wody podziemne i powierzchniowe.

6.4. Świat roślinny

Realizacja robót budowlanych nie ingeruje w istniejący świat roślinny. Inwestycja nie wpłynie znacząco na gatunki i siedliska priorytetowe i nie będzie oddziaływała na obszary Natura 2000.

6.5. Życie i zdrowie ludzi

Aby uniknąć zagrożeń życia i zdrowia ludzi, w czasie budowy należy odpowiednio oznakować i zabezpieczyć wykopy i teren budowy. Wszystkie prace należy wykonywać zachowując warunki BHP. Planowane przedsięwzięcie nie wpłynie negatywnie na stan środowiska, a tym samym nie będzie stanowiło zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi oraz nie będzie źródłem negatywnego oddziaływania na poszczególne komponenty środowiska.

7. INFORMACJE O ZASADNICZYCH ELEMENTACH WYPOSAŻENIA BUDOWLANO-INSTALACYJNEGO, ZAPEWNIAJĄCYCH UŻYTKOWANIE OBIEKTU BUDOWLANEGO ZGODNIE Z PRZEZNACZENIEM

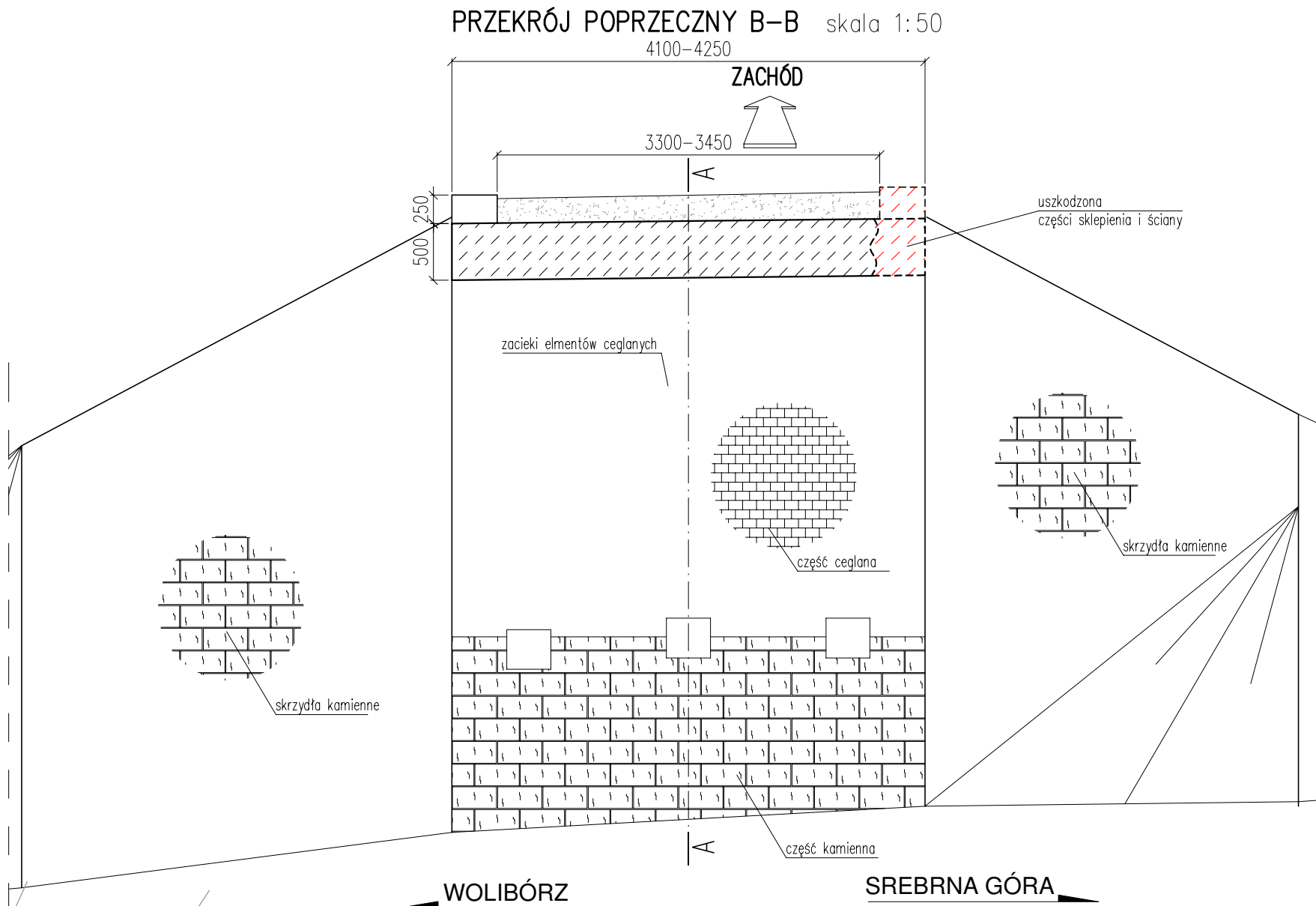
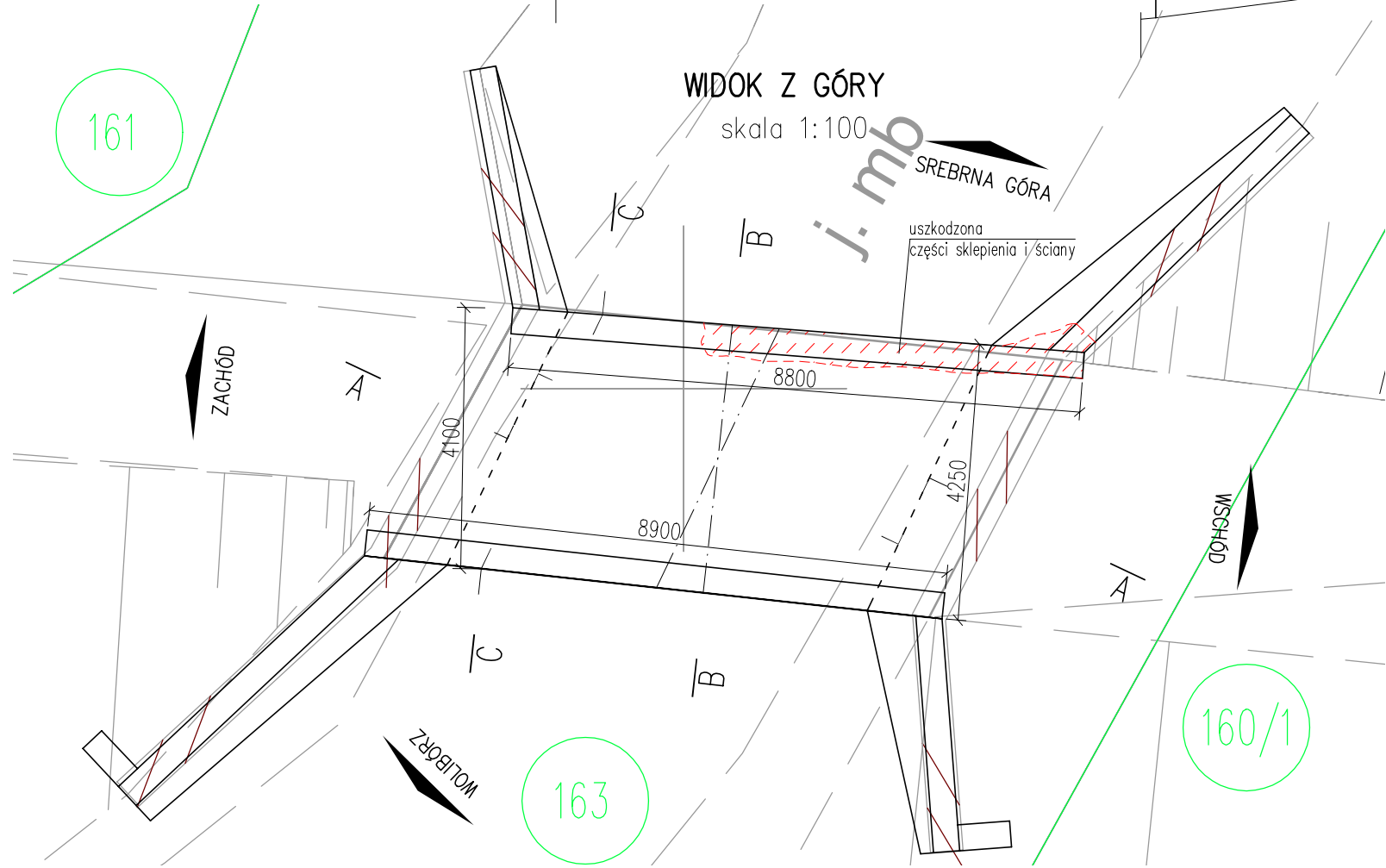
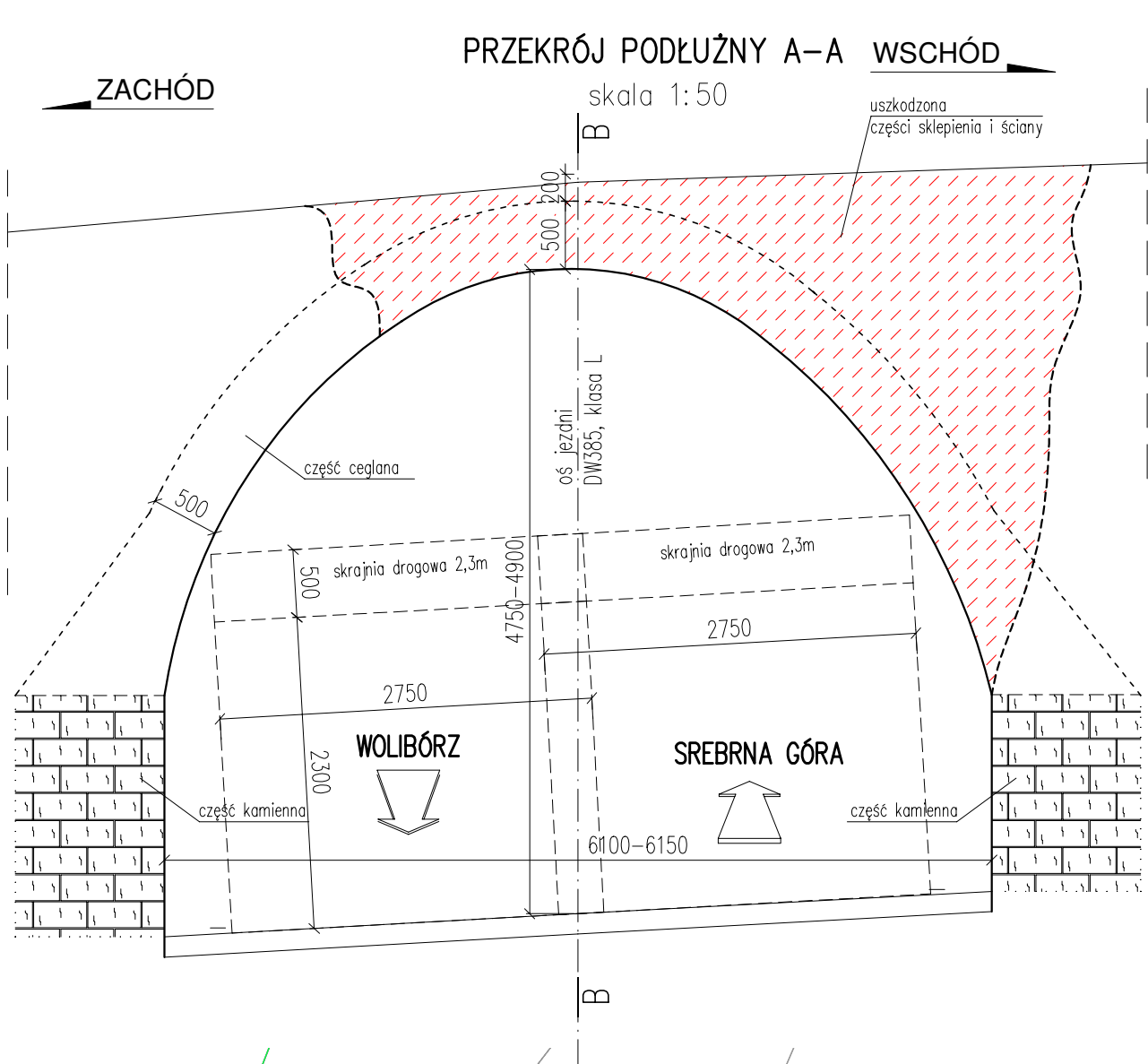
- drenaże odprowadzające wodę poza strefę obiektu

8. DANE DOTYCZĄCE WARUNKÓW OCHRONY PRZECIWPOŻAROWEJ, STOSOWNIE DO ZAKRESU PROJEKTU

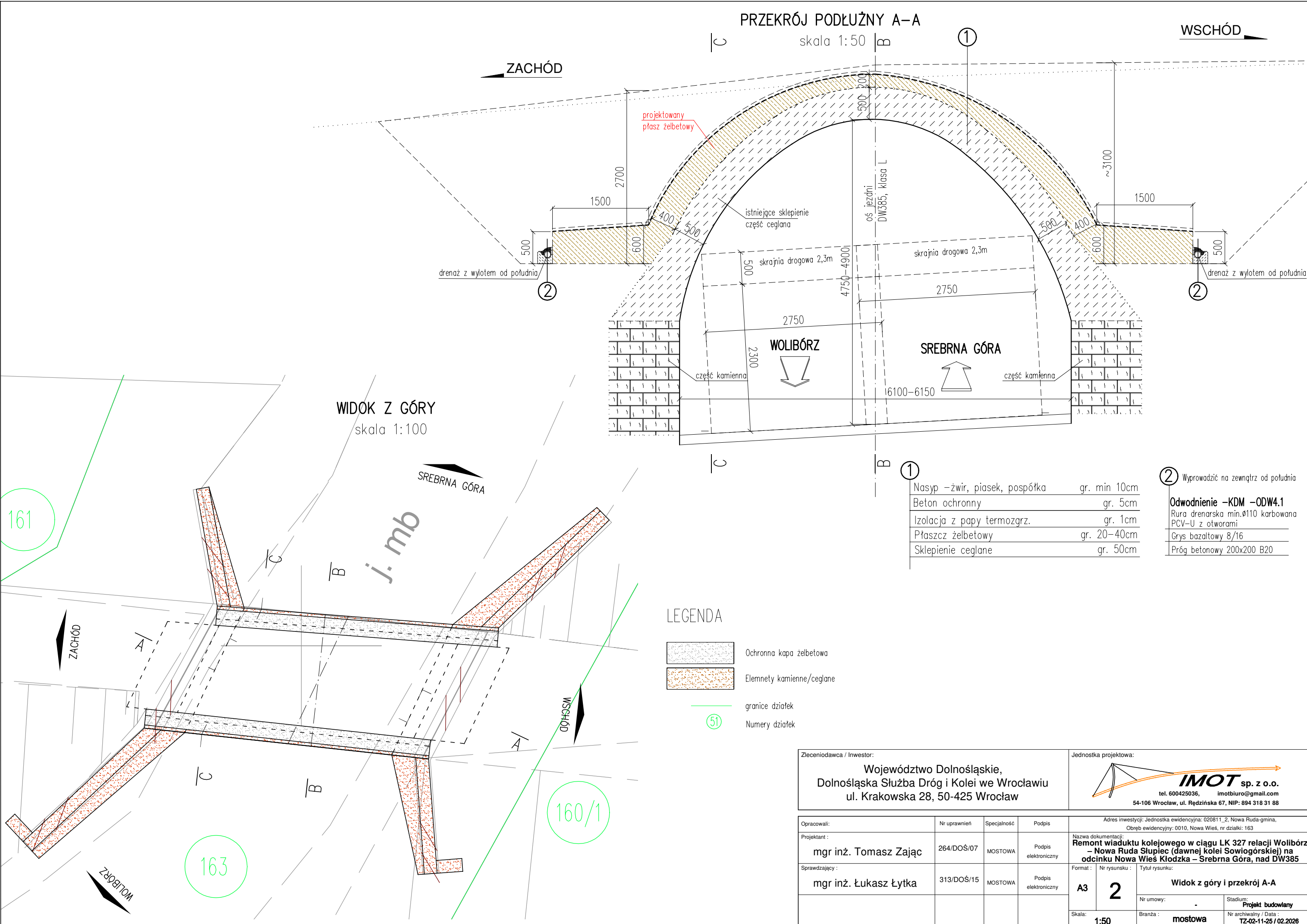
Nie dotyczy

CZEŚĆ RYSUNKOWA DO PROJEKTU ARCHITEKTONICZNO - BUDOWLANEGO

- Rys 1 Stan istniejący
- Rys 2 Widok z góry i przekrój A-A
- Rys 3 Przekrój B-B, C-C
- Rys 4 Widok z boku



Zleceniodawca / Inwestor: Województwo Dolnośląskie, Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu ul. Krakowska 28, 50-425 Wrocław				Jednostka projektowa:  IMOT sp. z o.o. tel. 600425036, imotbiuro@gmail.com 54-106 Wrocław, ul. Rędzńska 67, NIP: 894 318 31 88		
Opracowali:	Nr uprawnień	Specjalność	Podpis	Adres inwestycji: Jednostka ewidencyjna: 020811_2, Nowa Ruda-gmina, Obręb ewidencyjny: 0010, Nowa Wieś, nr działki: 163		
Projektant:	mgr inż. Tomasz Zając	264/DOŚ/07	MOSTOWA	Podpis elektroniczny	Nazwa dokumentacji: Remont wiaduktu kolejowego w ciągu LK 327 relacji Wolibórz – Nowa Ruda Słupiec (dawnej kolei Sowiogórskiej) na odcinku Nowa Wieś Kłodzka – Srebrna Góra, nad DW385	
Sprawdzający:	mgr inż. Łukasz Łytka	313/DOŚ/15	MOSTOWA	Podpis elektroniczny	Format:	Nr rysunku:
					A3	1
				Stan istniejący		
				Nr umowy:		Stadium:
				-		Projekt budowlany
				Branża:		Nr archiwalny / Data:
				mostowa		TZ-02-11-25 / 02.2026
				Skala: 1:50, 1:100		



PRZĘKRÓJ PODŁUŻNY A-A

skala 1:50

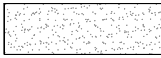
WSCHÓD

ZACHÓD

WIDOK Z GÓRY

skala 1:100

LEGENDA



Ochronna kapa żelbetowa



Elementy kamienne/cegłane

51

granice działek

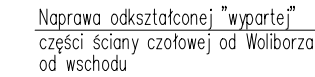
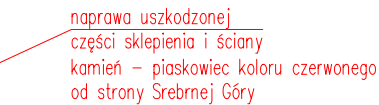
Numery działek

Nasyp – żwir, piasek, pospółka	gr. min 10cm
Beton ochronny	gr. 5cm
Izolacja z papy termozgrz.	gr. 1cm
Płaszcz żelbetowy	gr. 20–40cm
Sklepienie ceglane	gr. 50cm

Odwodnienie –KDM –ODW4.1
Rura drenarska min.Ø110 karbowana
PCV-U z otworami
Grys bazaltowy 8/16
Próg betonowy 200x200 B20

Zleceniodawca / Inwestor: Województwo Dolnośląskie, Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu ul. Krakowska 28, 50-425 Wrocław				Jednostka projektowa: IMOT sp. z o.o. tel. 600425036, imotbiuro@gmail.com 54-106 Wrocław, ul. Rędzńska 67, NIP: 894 318 31 88		
Opracowali:	Nr uprawnień	Specjalność	Podpis	Adres inwestycji: Jednostka ewidencyjna: 020811_2, Nowa Ruda-gmina, Obręb ewidencyjny: 0010, Nowa Wieś, nr działki: 163		
Projektant:	mgr inż. Tomasz Zając	264/DOŚ/07	MOSTOWA	Podpis elektroniczny	Nazwa dokumentacji: Remont wiaduktu kolejowego w ciągu LK 327 relacji Wolibórz – Nowa Ruda Słupiec (dawnej kolei Sowiogórskiej) na odcinku Nowa Wieś Kłodzka – Srebrna Góra, nad DW385	
Sprawdzający:	mgr inż. Łukasz Łytka	313/DOŚ/15	MOSTOWA	Podpis elektroniczny	Format:	Nr rysunku:
					A3	2
				Skala:	1:50	
					Nr umowy:	Stadium:
					-	Projekt budowlany
					Branża:	Nr archiwalny / Data:
					mostowa	TZ-02-11-25 / 02.2026

skala 1:50



1	Nasyp – żwir, piasek, pospółka	gr. min 10cm
	Beton ochronny	gr. 5cm
	Izolacja z papy termozgrz.	gr. 1cm
	Płaszcz żelbetowy	gr. 20–40cm
	Sklepienie ceglane	gr. 50cm

Zleceniodawca / Inwestor:

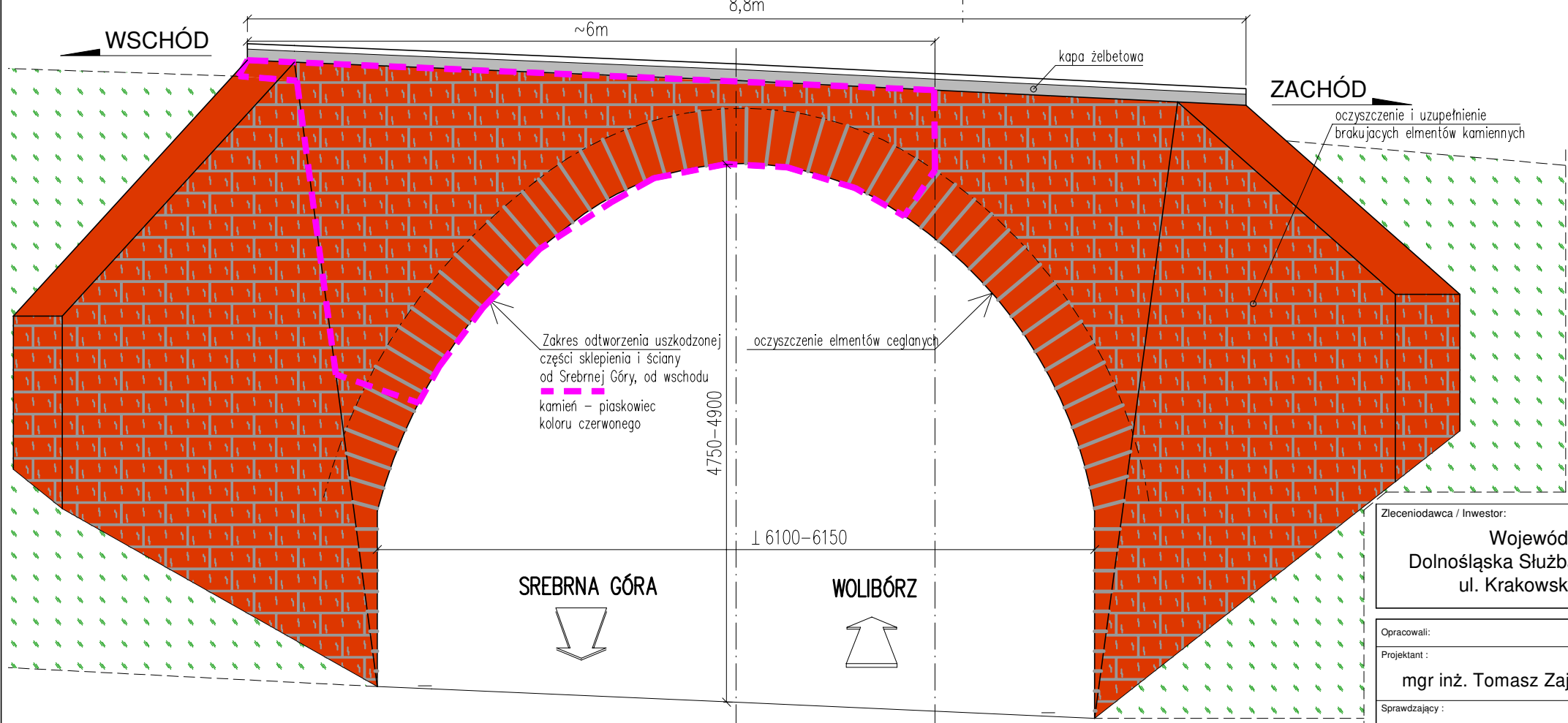
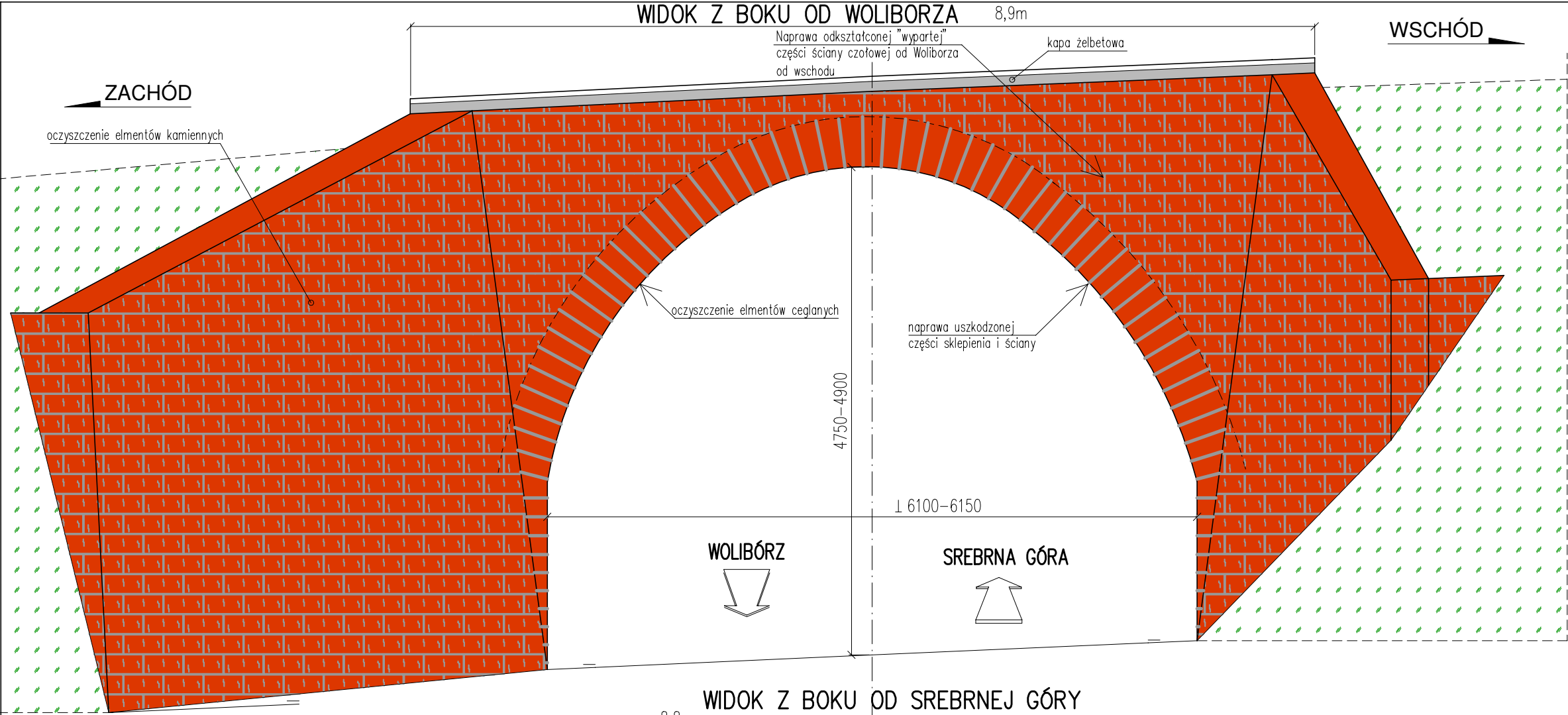
Województwo Dolnośląskie,
Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu
ul. Krakowska 28, 50-425 Wrocław

Jednostka projektowa:



IMOT sp. z o.o.
tel. 600425036, imotbiuro@gmail.com
54-106 Wrocław, ul. Rędzińska 67, NIP: 894 318 31 88

Opracowali:	Nr uprawnień	Specjalność	Podpis	Adres inwestycji: Jednostka ewidencyjna: 020811_2, Nowa Ruda-gmina, Obręb ewidencyjny: 0010, Nowa Wieś, nr działki: 163		
Projektant :	264/DOŚ/07	MOSTOWA	Podpis elektroniczny	Nazwa dokumentacji: Remont wiaduktu kolejowego w ciągu LK 327 relacji Wolibórz – Nowa Ruda Słupiec (dawnej kolei Sowiogórskiej) na odcinku Nowa Wieś Kłodzka – Srebrna Góra, nad DW385		
Sprawdzający :	313/DOŚ/15	MOSTOWA	Podpis elektroniczny	Format :	Nr rysunku :	Tytuł rysunku:
mgr inż. Tomasz Zając				A3	3	Przekrój B-B, C-C
mgr inż. Łukasz Łytka				Skala:	1:50	Nr umowy: - Stadium: Projekt budowlany
				Branża : mostowa		Nr archiwalny / Data : 17-02-11-25 / 02 2026



Zleceniodawca / Inwestor: Województwo Dolnośląskie, Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu ul. Krakowska 28, 50-425 Wrocław				Jednostka projektowa:  IMOT sp. z o.o. tel. 600425036, imotbiuro@gmail.com 54-106 Wrocław, ul. Rędzińska 67, NIP: 894 318 31 88		
Opracowali:	Nr uprawnień	Specjalność	Podpis	Adres inwestycji: Jednostka ewidencyjna: 020811_2, Nowa Ruda-gmina, Obręb ewidencyjny: 0010, Nowa Wieś, nr działki: 163		
Projektant :	mgr inż. Tomasz Zając	264/DOŚ/07	MOSTOWA	Podpis elektroniczny	Nazwa dokumentacji: Remont wiaduktu kolejowego w ciągu LK 327 relacji Wolibórz – Nowa Ruda Słupiec (dawnej kolei Sowiogórskiej) na odcinku Nowa Wieś Kłodzka – Srebrna Góra, nad DW385	
Sprawdzający :	mgr inż. Łukasz Łytka	313/DOŚ/15	MOSTOWA	Podpis elektroniczny	Format :	Nr rysunku :
					A3	4
					Skala:	Tytuł rysunku:
					1:50	Widok z boku
					Nr umowy:	-
					Stadium:	Projekt budowlany
					Branża :	mostowa
					Nr archiwalny / Data :	TZ-02-11-25 / 02.2026