

OPIS TECHNICZNY

1. PRZEDMIOT INWESTYCJI.

Projekt budowlany dla zadania pn.

Przebudowa ciągów DP nr 3232W Dobrzankowo-Fijalkowo-Wyrab Karwacki,
nr 3233W Dobrzankowo - Helenowo - Bogate wraz z przebudową mostów w m. Dobrzankowo i m. Bogate

Podstawa opracowania:

- Zlecenie inwestora tj. Powiatu Przasnyskiego, ul. św. Stanisława Kostki 5, 06-300 Przasnysz
- Wytyczne Projektowania Ulic – z 1992r. zatwierdzone przez Generalnego Dyrektora Dróg Publicznych
- Katalog Typowych Nawierzchni Podatnych – opracowanie Instytutu Badawczego Dróg i Mostów w Warszawie zatwierdzonego przez Generalnego Dyrektora Dróg Publicznych.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. (Dz. U. Nr 43 z dn. 14 maja, poz.430)

2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA

Informacje ogólne

Teren pod inwestycję jest dotychczas użytkowany jako drogi powiatowe o nawierzchni bitumicznej (potrójne powierzchniowe utwardzenie emulsją asfaltową kationową i kruszywem naturalnym) na odcinkach:

- DP nr 3232W od km 0+000,00 do km 4+720,98
- DP nr 3233W od km 0+000,00 do km 3+524,36.

Drogi przebiegają w terenie równinnym przez obszary upraw rolnych przemieszanych z luźną zabudową zagrodową. Omawiana droga pełni funkcję podrzędną w powiązaniach komunikacyjnych powiatów pułtuskiego i wyszkowskiego. Odbyna się po nich ruch lokalny generowany głównie przez mieszkańców przystającej zabudowy związanej z produkcją rolną. Ze względu na bezpośrednie połączenie z drogą krajową nr 57 i drogą wojewódzką nr 544 przedmiotowy ciąg dróg stanowi istotną alternatywę dla połączeń międzyregionalnych.

Posiadają skrzyżowania:

DP nr 3232W

- w km 0+000,00 z drogą gminną z drogą powiatową nr 3233W o nawierzchni bitumicznej szerokości 5,00 m,
- na przedłużeniu odcinka w obszarze powiatu makowskiego z drogą wojewódzką nr 544,

DP nr 3233W

- w km 0+000,00 z drogą krajową nr 57 o nawierzchni jezdni bitumicznej szerokości 7,00 m,
- w km 0+612,17 z drogą powiatową nr 3232W o nawierzchni jezdni bitumicznej szer. 5,50 m, str. lewa,
- w km 1+735,50 z drogą gminną do m. Józefowo o nawierzchni jezdni żwirowej szer. 5,00 m, str. lewa
- w km 1+740,00 z drogą powiatową nr 3234W o nawierzchni jezdni bitumicznej szer. 5,00 m, str. lewa,

- w km 2+962,46 z drogą gminną o nawierzchni jezdni bitumicznej szer. 3,50 m, str. lewa
- w km 4+256,64 z drogą gminną o nawierzchni jezdni żwirowej szer. 4,20m, str. lewa,
- w km 4+348,80 z drogą gminną o nawierzchni jezdni bitumicznej szer. 4,50 m, str. lewa,
- w km 4+720,98 z drogą krajową nr 57.

Celem inwestycji jest poprawa infrastruktury komunikacyjnej powiatu przasnyskiego. Na analizowanych odcinkach stan nawierzchni drogowej należy uznać jako niedostateczny i nie spełniający warunków technicznych dla tej klasy dróg głównie ze względu na słabą konstrukcję nawierzchni jezdni (o ograniczonej nośności) oraz nieuporządkowaną koronę drogi i pozostałe elementy pasa drogowego. Szerokość pasa drogowego jest zmienna i wynosi:

- dla DP nr 3232W => 10,70 m ÷ 14,50 przy szerokości jezdni 5,50 m,
- dla DP nr 3233W => 7,40 m ÷ 17,30 przy szerokości jezdni 4,50 m ÷ 6,20.

Uzbrojenie nie związane z drogą

DP 3232W

Sieć telefoniczna

Linia teletechniczna kablem ziemnym przechodzi pod koroną drogi: w km 0+213,20; km 0+555,70; km 0+616,85; km 0+888,45; km 1+452,95, 2+031,70, 2+391,90.

Napowietrzna linia teletechniczna przechodzi ponad koroną drogi w km 2+240,00; km 3+015,25, km 3+072,00.

Wodociąg

Przechodzi pod koroną drogi: w km 0+007,75; km 0+333,50; km 0+605,65; km 1+059,50; km 1+436,60; km 1+762,50; 1+885,30; km 1+956,80; km 2+035,90; km 2+249,40; km 2+427,00; km 2+957,40.

Sieć energetyczna

Wzdłuż pasa drogowego jest zlokalizowana linia napowietrzna niskiego napięcia, która posiada przejścia poprzeczne nad pasem drogowym. Przejścia poprzeczne zlokalizowane są w km 0+033,00; km 0+286,50; km 0+829,85; km 1+931,60; km 2+027,30; km 2+416,00.

Ponadto pod koroną drogi przechodzi linia eN kablem doziemnym w km 1+037,00.

DP 3233W

Sieć telefoniczna

Kabel doziemny linii teletechnicznej jest zlokalizowany w pasie drogowym, po stronie prawej, na odcinkach od km 1+980,00 do km 2+024,80; od km 2+092,00 do km 2+180,00 (w pasie prawego rowu) i od km 4+686,00 do km 4+702,00 (pod prawym poboczem)

Linia teletechniczna kablem ziemnym przechodzi pod koroną drogi: w km 0+0+011,50; km 0+313,20; km 0+628,70; km 1+755,80; km 2+124,40, 3+550,35, 4+227,00; km 4+337,15; km 4+618,80; km 4+673,80.

Wodociąg

Zlokalizowany jest w pasie drogowym (po stronie prawej) na odcinkach od km 3+145,00 do km 3+710,00, od km 4+145,00 do km 4+234,00 i od km 4+287,00 do km 4+324,00.

Przechodzi pod koroną drogi: w km 0+621,75; km 1+540,50; km 1+782,00; km 1+805,70; km 1+970,90; km 2+193,20; 2+259,70; km 2+580,70; km 2+661,60; km 3+098,50; km 3+504,55; km 3+556,40; km 4+203,50; km 4+272,00.

Sieć energetyczna

Wzdłuż pasa drogowego jest zlokalizowana linia napowietrzna niskiego napięcia, która posiada przejścia poprzeczne nad pasem drogowym. Przejścia poprzeczne zlokalizowane są w km 0+0+036,60; km 0+623,50; km 16+731,00; km 1+754,75; km 2+009,50; km 2+090,00; km 3+342,00; km 3+454,90; km 4+277,00; km 4+324,20; km 4+603,15; km 4+676,40.

Ponadto ponad pasem drogowym przechodzi napowietrzna linia SN w km 4+063,40.

Kanalizacja sanitarna

Wzdłuż pasa drogowego, ale poza nim, jest zlokalizowany kolektor sanitarny tłoczny, który posiada przejścia poprzeczne pod pasem drogowym. Przejścia poprzeczne zlokalizowane są w km 0+046,20; km 1+760,00; km 1+792,60; km 1+976,45; km 2+125,00; km 2+170,00; km 2+245,60; km 2+372,80; km 3+100,00; km 3+306,50; km 3+548,10; km 4+354,00; km 4+639,00.

Odwodnienie drogi

DP 3232W

Na całości odcinka wody opadowe spływają do rowów drogowych o różnym stopniu zamulenia. Pełnią one funkcję zbiorników retencyjno-odparowująco-chłonnych. Pod koroną drogi są zlokalizowane przepusty:

- w km 0+669,00 => z rur betonowych o śr. 60 cm, długości l=10,00 m, bez ścianek czołowych, rury popękane, zamulony,
- w km 1+224,80 => z rur PCV o śr. 60 cm, długości 11,00m, bez ścianek czołowych, stan techniczny zły, w części zamulony,
- w km 1+851,50 => z rur betonowych o śr. 60 cm, długości 10,00m, stan techniczny dobry, zamulony w 30%,
- w km 2+213,00 => z rur betonowych o śr. 60 cm, długości 10,00m, stan techniczny dobry,
- w km 2+479,60 => z rur betonowych o śr. 60 cm, długości 10,00m, stan techniczny dobry,
- w km 2+886,80 => z rur betonowych o śr. 60 cm, długości 10,00m, stan techniczny dobry,
- w km 3+218,10 => z rur betonowych o śr. 60 cm, długości 10,00m, stan techniczny dobry.

DP 3233W

Na części odcinka wody opadowe spływają na przyległe tereny i do istniejących rowów przydrożnych o różnym stopniu zamulenia. Pełnią one funkcję zbiorników retencyjno-odparowująco-chłonnych. Pod koroną drogi są zlokalizowane przepusty:

- w km 1+528,05 => z rur betonowych o śr. 80 cm, długości l=12,00 m, stan dobry, bez ścianek czołowych, zamulony w 20%,
- w km 3+752,50 => z rur betonowych o śr. 40 cm, długości 12,00m, stan dobry, zamulony w 90%,
- w km 4+434,67 => z rur betonowych o śr. 80 cm, długości 11,00m, uszkodzona lewa (wlotowa) ścianka czołowa, zamulony w 20%.

Warunki gruntowo – wodne.

W podłożu występują piaski drobne i piaski średnie. Zwierciadło wody gruntowej poniżej 2,0 m. Na podstawie dokonanych odwiertów zakwalifikowano warunki gruntowe do G1.

Drzewa i krzaki

DP 3232W

W pasie drogowym są zlokalizowane drzewa (10 sztuk) i karpy, które zagrażają użytkownikom ruchu drogowego oraz krzaki samosiewy uniemożliwiające odwodnienie korpusu drogowego. Drzewa do wycinki oznaczono na projekcie zagospodarowania terenu (rys. nr 2) oraz podano wykaz w części opisowej. Lokalizacja krzaków:

str. lewa

- km 0+025 – 1+100 => na szer. 2,00 m, 30% zakrzaczenia,
- km 1+115 – 1+300 => na szer. 2,00 m, zagajnik
- km 1+990 – 2+600 => na szer. 2,00 m, 30% zakrzaczenia,
- km 1+700 – 1+975 => na szer. 2,00 m, zagajnik
- km 2+850 – 3+500 => na szer. 2,00 m, 30% zakrzaczenia,

str. prawa

- km 0+025 – 1+100 => na szer. 2,00 m, 30% zakrzaczenia,
- km 1+795 – 1+970 => str. lewa na szer. 3,00 m, zagajnik,
- km 1+970 – 2+550 => str. prawa na szer. 2,00 m, 30% zakrzaczenia,
- km 2+850 – 3+500 => str. prawa na szer. 2,00 m, 30% zakrzaczenia.

DP 3232W

W pasie drogowym są zlokalizowane drzewa (65 sztuk) i karpy, które zagrażają użytkownikom ruchu drogowego oraz krzaki samosiewy uniemożliwiające odwodnienie korpusu drogowego. Drzewa do wycinki oznaczono na projekcie zagospodarowania terenu (rys. nr 2) oraz podano wykaz w części opisowej. Lokalizacja krzaków:

- km 0+325 – 0+605 => str. lewa na szer. 1,50 m, 20% zakrzaczenia,
- km 0+690 – 0+840 => str. lewa na szer. 2,00 m, 60% zakrzaczenia,
- km 0+840 – 0+980 => str. lewa na szer. 2,00 m, 50% zagajnik,
- km 0+980 – 1+150 => str. lewa na szer. 1,00 m, 30% zakrzaczenia,
- km 1+570 – 1+750 => str. lewa na szer. 1,50 m, 30% zakrzaczenia,
- km 0+690 – 1+750 => str. prawa na szer. 1,50 m, 20% zakrzaczenia.

3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Założenia projektowe.

- | | |
|----------------------------|--|
| - klasa drogi | - L |
| - kategoria ruchu | - KR1 |
| - szer. nawierzchni jezdni | - 5,50 m dla DP nr 3232W i 5,00m dla DP nr 3233W |

- szer. poboczy

- 2x1,25 m dla DP nr 3232W i 2x1,25m dla DP nr 3233W

Przedsięwzięcie zlokalizowane będzie głównie w ramach pasa drogowego - w obrębie ewidencyjnym Fijałkowo: działki nr 124/1; nr 124/4; nr 124/6, nr 1/1; nr 1/ 2; nr 2/2; nr 4/1; nr 4/3; nr 11/1; nr 12/1; nr 113/1; nr 114/1; 115/1; nr 116/1; nr 121/1; nr 122/3; nr 122/4; nr 122/6; nr 123/1; nr 3/1; nr 5/2, w obrębie ewidencyjnym Dobrzankowo: działki nr 131; nr 562; nr 538; w obrębie ewidencyjnym Wyrąb Karwacki: działka nr 52, w obrębie ewidencyjnym Józefowo: działki nr 211; nr 213/1, w obrębie ewidencyjnym Helenowo Nowe: działki nr 230; nr 231; nr 233; nr 72, w obrębie ewidencyjnym Wielodróż: działka nr 535, w obrębie ewidencyjnym Bogate: działka nr 615 w jednostce ewidencyjnej Przasnysz, będące w zarządzaniu Inwestora – Powiatu Przasnyskiego.

DP 3232W

Pikietaż początkowego punktu projektowanej trasy przyjęto na przecięciu proj. osi z osią drogi powiatowej nr 3233W – km 0 + 000 a koniec w km 3+524,36 na granicy powiatu przasnyskiego i makowskiego.

Pomiary geodezyjne jak i tabela wyliczeń wyrównania istniejącej nawierzchni bitumicznej liczone są od punktu początkowego tj. km 0+000,00.

Przyjęto przekrój poprzeczny szlakowy z jezdnią szerokości 5,50 m i obustronnymi poboczami żwirowymi szerokości po 1,25 m każde i o spadkach poprzecznych $i=6\%$ oraz obustronnymi trapezowymi rowami drogowymi.

Łuki poziome:

- o wierzchołku W22, od km 2+706,10 do km 2+786,71, poprowadzono promieniem $R = 120$ m, przy spadku poprzecznym jednostronnym $i = 0,03$, ze skierowaniem od strony prawej do lewej i poszerzeniach obustronnych po 0,35 m, kształtowanych na prostych przejściowych $Lp1=Lp2=25,00$ m,
- o wierzchołku W23, od km 2+884,60 do km 3+034,01, poprowadzono promieniem $R = 280$ m, przy spadku poprzecznym jednostronnym $i = 0,03$, ze skierowaniem od strony prawej do lewej, kształtowanym na prostych przejściowych $Lp1=Lp2=25,00$ m,
- o wierzchołku W24, od km 3+112,37 do km 3+187,68, poprowadzono promieniem $R = 320$ m, przy spadku poprzecznym jednostronnym $i = 0,025$, ze skierowaniem od strony lewej do prawej, kształtowanym na prostych przejściowych $Lp1=Lp2=25,00$ m,

Na odcinkach prostych i na pozostałych łukach poziomych przyjęto spadki poprzeczne dwustronne o $i = 0,02$ (przekrój daszkowy). W miejscach zawężenia istniejącej jezdni przyjęto poszerzenie z kruszywa naturalnego łamanego 0/63 warstwą gr. 20 cm z odsadzką szerokości 0,3 m.

DP 3233W

Pikietaż początkowego punktu projektowanej trasy przyjęto na przecięciu proj. osi z osią drogi krajowej nr 57 – km 0 + 000,00 (w m. Dobrzankowo) a koniec w km 4+720,98 również na przecięciu z osią drogi krajowej nr 57 (w m. Bogate).

Pomiary geodezyjne jak i tabela wyliczeń wyrównania istniejącej nawierzchni bitumicznej liczone są od początku robót tj. km 0+008,32 do granicy robót tj. km 4+710,69 .

Przyjęto przekrój poprzeczny:

- od km 0+008,32 do km 4+184,00 i od km 4+345,60 do km 4+710,69 => szlakowy z jezdnią szerokości 5,00 m i obustronnymi poboczami żwirowymi szerokości po 1,25 m

każde i o spadkach poprzecznych $i=6\%$ oraz obustronnymi trapezowymi rowami drogowymi,

- od km 4+184,00 do km 4+345,60 => półuliczny z jezdnią szerokości 5,00 m, ograniczonej z lewej strony krawężnikiem betonowym 15x30 cm, wyniesionym 6 cm, posadowionym na ławie betonowej z oporem betonu C12/15 i przystającym chodnikiem szerokości 1,50 m z kostki brukowej betonowej a po prawej pobocze żwirowe szerokości 1,00 m z rowem trapezowym. Chodnik przyjęto z dopuszczeniem najazdu pojazdów. Od strony terenu ograniczono obrzeżami betonowymi 8x30 cm posadowionymi na podsypce cementowej.

W km 4+698,79, po stronie lewej, zaprojektowano zjazd publiczny z dojazdem długości 24,9 m i szerokości 8,00 m o nawierzchni z kostki brukowej betonowej grubości 8 cm z możliwością równoległego parkowania samochodów osobowych (trzy stanowiska). Ponadto przyjęto utwardzenie terenu wokół pomnika (na wysokości km 4+700, strona lewa) kostką brukową betonową grubości 6 cm oddzieloną od jezdni krawężnikiem betonowym 15x30 posadowionym na ławie betonowej z betonu C12/15, wyniesionym 6 cm.

Łuki poziome:

- o wierzchołku W4, od km 0+332,70 do km 0+374,26, poprowadzono promieniem $R = 300$ m, przy spadku poprzecznym jednostronnym $i = 0,025$, ze skierowaniem od strony prawej do lewej, kształtowanym na prostych przejściowych $Lp1=Lp2=25,00m$,
- o wierzchołku W6, od km 0+500,15 do km 0+582,18, poprowadzono promieniem $R = 170$ m, przy spadku poprzecznym jednostronnym $i = 0,03$, ze skierowaniem od strony prawej do lewej i poszerzeniach obustronnych po 0,50 m, kształtowanych na prostych przejściowych $Lp1=Lp2=25,00m$,
- o wierzchołku W8, od km 0+648,37 do km 0+697,99, poprowadzono promieniem $R = 160$ m, przy spadku poprzecznym jednostronnym $i = 0,04$, ze skierowaniem od strony prawej do lewej i poszerzeniach obustronnych po 0,25 m, kształtowanych na prostych przejściowych $Lp1=Lp2=25,00m$,
- o wierzchołku W12, od km 0+981,82 do km 1+089,01, poprowadzono promieniem $R = 240$ m, przy spadku poprzecznym jednostronnym $i = 0,03$, ze skierowaniem od strony prawej do lewej, kształtowanym na prostych przejściowych $Lp1=Lp2=25,00m$,
- o wierzchołku W31, od km 3+073,39 do km 3+095,14, poprowadzono promieniem $R = 50$ m, przy spadku poprzecznym jednostronnym $i = 0,03$, ze skierowaniem od strony lewej do prawej i poszerzeniach obustronnych po 0,80 m, kształtowanych na prostych przejściowych $Lp1=Lp2=25,00m$,
- o wierzchołku W32, od km 3+245,91 do km 3+282,33, poprowadzono promieniem $R = 140$ m, przy spadku poprzecznym jednostronnym $i = 0,03$, ze skierowaniem od strony lewej do prawej i poszerzeniach obustronnych po 0,30 m, kształtowanych na krzywej przejściowej długości $Lkp=35,00$ m przy parametrze $A=70,00$ i prostej przejściowej $Lp2=25,00m$,
- o wierzchołku W36, od km 3+606,29 do km 3+665,11, poprowadzono promieniem $R = 160$ m, przy spadku poprzecznym jednostronnym $i = 0,03$, ze skierowaniem od strony prawej do lewej i poszerzeniach obustronnych po 0,25 m, kształtowanych na prostej przejściowej $Lp1= 25,00m$,
- pomiędzy łukami o wierzchołkach W36 i W37 (odcinek od km 3+665,11 do km 3+692,23) utrzymano przechyłkę jednostronną $i=0,03$ ze skierowaniem od strony prawej do lewej i poszerzeniach obustronnych po 0,25

- o wierzchołku W37, od km 3+692,23 do km 3+735,11, poprowadzono promieniem $R = 100$ m, przy spadku poprzecznym jednostronnym $i = 0,03$, ze skierowaniem od strony prawej do lewej i poszerzeniach obustronnych po 0,40 m, kształtowanych na prostej przejściowej $Lp2=25,00$ m,
- o wierzchołku W39, od km 3+944,88 do km 3+981,53, poprowadzono promieniem $R = 155$ m, przy spadku poprzecznym jednostronnym $i = 0,03$, ze skierowaniem od strony lewej do prawej, kształtowanych na krzywej przejściowej o długości $Lkp=52,26$ m przy parametrze $A=90,00$ i prostej przejściowej $Lp2=25,00$ m,
- o wierzchołku W42, od km 4+244,74 do km 4+281,61, poprowadzono promieniem $R = 80$ m, przy spadku poprzecznym jednostronnym $i = 0,04$, ze skierowaniem od strony lewej do prawej, kształtowanych na prostych przejściowych $Lp1=Lp2=25,00$ m,
- o wierzchołku W43, od km 4+333,85 do km 4+363,86, poprowadzono promieniem $R = 100$ m, przy spadku poprzecznym jednostronnym $i = 0,03$, ze skierowaniem od strony lewej do prawej i poszerzeniach obustronnych po 0,40 m, kształtowanych na prostych przejściowych $Lp1=Lp2=25,00$ m,
- o wierzchołku W45, od km 4+414,56 do km 4+442,11, poprowadzono promieniem $R = 250$ m, przy spadku poprzecznym jednostronnym $i = 0,03$, ze skierowaniem od strony lewej do prawej, kształtowanych na prostych przejściowych $Lp1=13,95$ i $Lp2=25,00$ m.

Na odcinkach prostych i na pozostałych łukach poziomych przyjęto spadki poprzeczne dwustronne o $i = 0,02$ (przekrój daszkowy). W miejscach zawężenia istniejącej jezdni przyjęto poszerzenie z kruszywa naturalnego łamanego 0/63 warstwą gr. 20 cm z odsadzką szerokości 0,3 m.

4. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI

Powierzchnia całkowita	– 98 834 m ²
Powierzchnia nawierzchni bitumicznej jezdni	- 43 533 m ²
Powierzchnia nawierzchni z kostki brukowej betonowej gr. 8 cm	- 552 m ²
Powierzchnia nawierzchni z kostki brukowej betonowej gr. 6 cm	- 111 m ²
Powierzchnia poboczy z kruszywa naturalnego	- 17 648 m ²
Powierzchnia nawierzchni z kruszywa naturalnego na zjazdach	– 4 081 m ²
Powierzchnia poboczy na zjazdach	- 296 m ²
Powierzchnia skarp i dna rowu z obsianiem trawą	– 9 705 m ²
Pozostała powierzchnia pasa drogowego (istn. tereny zieleni)	- 27 481 m ²

5. INFORMACJA DOT. WPISU DO REJESTRU ZABYTKÓW I OCHRONIE NA PODSTAWIE MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO.

Działki przewidziane pod inwestycję nie są wpisane do rejestru zabytków.

6. WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ NA TEREN PRZEWIDZANY POD INWESTYCJĘ.

Działki przewidziane pod inwestycję nie są zlokalizowane w granicach terenu górniczego.

7. ISTNIEJĄCE I PRZEWIDYWANE ZAGROŻENIA DLA ŚRODOWISKA ORAZ UŻYTKOWNIKÓW PROJ. OBIEKTU BUDOWLANEGO I JEGO OTOCZENIA.

Istniejące obciążenia środowiska

Przebudowywane odcinki dróg przebiegają przez teren zabudowy gospodarczej związanej z uprawami rolnymi. Brak jest obiektów zabudowy, które w istotny sposób wpływałyby na zmianę czystości powietrza, poziom hałasu czy zagrażałyby czystości wodom powierzchniowym. Istniejąca zabudowa w rejonie drogi posiada grupowe zaopatrzenie w wodę. W chwili obecnej zanieczyszczenia środowiska są determinowane głównie przez indywidualne paleniska i komunikację samochodową, środki ochrony roślin oraz nawozy stosowane w uprawach rolnych.

Wpływ inwestycji na środowisko i użytkowników.

Projektowane przedsięwzięcie nie będzie powodowało zagrożenia dla środowiska przyrodniczego. Istniejące drogi są od wielu lat wpisane w krajobraz i dostosowane do istniejącego terenu. Odcinki dróg, po rozbudowie, z nową nawierzchnią bitumiczną, nie zmienią w sposób istotny i nie zakłócą estetyki krajobrazu. Inwestycja obejmuje tereny już przekształcone w wyniku działalności człowieka (teren pól uprawnych, z luźną zabudową zagrodową) i przebudowa nie będzie zmieniała krajobrazu a ze względu na wymianę nawierzchni i zdecydowane zwiększenie równości nawierzchni oraz zastosowanie nowszych technologii poprawi wartości architektoniczne terenu ograniczając w istotnym zakresie hałas wynikający z ruchu po istniejącej nawierzchni w znacznym stopniu zdeformowanej. Wpłynie to także na zmniejszenie zużycia paliwa. Ulegnie poprawie bezpieczeństwo i płynność ruchu drogowego. Wody opadowe z drogi spływać będą grawitacyjnie do projektowanych rowów przydrożnych, gdzie, przed wsiąknięciem w grunt bądź przed wpłynięciem do cieków, w sposób naturalny oczyszczane będą na trawiastym podłożu rowów.

W czasie realizacji budowy będzie występowało w niewielkim zakresie degradujące oddziaływanie na powierzchnię ziemi w wyniku wykonywania wykopów, robót rozbiórkowych, nasypów, nawierzchni bitumicznych oraz elementów żelbetowych. Będzie ono miało charakter przejściowy do czasu zakończenia prac budowlanych.

W czasie eksploatacji przebudowa nie będzie miała wpływu na zanieczyszczenie gleby.

Przedmiotowy ciąg drogowy będzie pełnił funkcję lokalną obsługując przystającą zabudowę i pola uprawne. Jednocześnie mógł będzie pełnić okresowo alternatywne połączenie drogi krajowej DK nr 57 z drogą wojewódzką nr 544. Przebudowa pozwoli na lepsze skomunikowanie tych terenów z siecią drogową powiatów: Przasnyskiego i Makowskiego.

8. POZOSTAŁE DANE TECHNICZNE

Konstrukcję nawierzchni jezdni przyjęto dla gruntów podłoża o nośności G1 oraz na podstawie Rozporządzenia 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 1999 r.) zwanym dalej rozporządzeniem.

Planowana konstrukcja nawierzchni jezdni drogi oraz wylotu skrzyżowania w km 0+341,59:

- warstwa ścieralna gr. 4 cm z betonu asfaltowego AC11S50/70 jak dla KR1-2,
- warstwa wiążąca gr.4 cm z betonu asfaltowego AC16P50/70 jak dla KR1-2,
- wyrównanie w ilości:
 - 85kg/m² dla DP3232W,
 - 75kg/m² dla DP 3233W

Konstrukcja na poszerzeniach i zjazdach publicznych:

- warstwa ścieralna gr. 4 cm z betonu asfaltowego AC11S50/70 jak dla KR1-2,
- warstwa wiążąca gr. 4 cm z betonu asfaltowego AC16P50/70 jak dla KR1-2,
- podbudowa z kruszywa kamiennego łamanego 0/63, gr. w. 20 cm
- istniejące podłoże, wyprofilowane i zagęszczone zgodnie z SST

Związanie międzywarstwowe.

Pomiędzy warstwami asfaltowymi oraz pomiędzy warstwą podbudowy z gruntu stabilizowanego cementem a warstwą asfaltową projektuje się wiązania międzywarstwowe. Jako lepiszcze asfaltowe należy stosować emulsję asfaltową lub asfalt upłynniony rozpuszczalnikami organicznymi. Podłoże pod wykonywaną warstwę powinno być skropione w ilości wystarczającej na związanie warstw, bez nadmiaru lepiszcza. Zalecana ilość asfaltu (w czystym składniku) w połączeniu międzywarstwowym:

- | | |
|-----------------------------|-----------------------------|
| - podbudowa z kruszywa | - 0,7÷1,0 kg/m ² |
| - podbudowa asfaltowa | - 0,3÷0,5 kg/m ² |
| - asfaltowa warstwa wiążąca | - 0,1÷0,3 kg/m ² |

Skropienie powinno być wykonane sprzętem mechanicznym zapewniającym równomierność skropienia lepiszczem. Wbudowanie kolejnej warstwy na skropionym podłożu można rozpocząć po odparowaniu rozpuszczalnika lub po rozpadzie emulsji i odparowaniu wody.

Zjazdy

Zjazdy indywidualne, przez pobocze, o szerokości korony 5,0 m:

- jezdnia 4,00 m o konstrukcji:
 - nawierzchnia z kruszywa kamiennego łamanego 0/31,5, gr. w. 15 cm
 - istniejące podłoże G1,
- pobocza żwirowe szer. po 0,50 m każde,
- łuki najazdowe o promieniu R = 3,00 m.

Zjazdy publiczne.

Na drogi gruntowe (szer. jezdn. 5,00 m)

- podbudowa z kruszywa kamiennego łamanego 0/31,5, gr. 20 cm,
- istniejące podłoże G1,
- pobocza żwirowe szer. po 0,75 m każde,
- łuki najazdowe o promieniu R = 5,00 m.

Pod zjazdami (w wykopie), na przedłużeniu rowów drogowych, należy wykonać przepusty z rur polietylenowych (HDPE lub HDPP) spiralnie karbowanych o średnicy wewnętrznej Ø 40 cm zgodnie z załączonym wykazem w części opisowej. Skrajne elementy przepustu należy wykonać z rur ze skośnym kołnierzem wraz z umocnieniem wlotu i wylotu brukiem kamiennym na podsypce cem.-piaskowej gr. 10 cm lub wykonać ścianki czołowe z betonu C20/25 oraz umocnić skarpy.

Odwodnienie drogi

Na obu odcinkach przebudowywanego ciągu przyjęto renowację lub odbudowę rowów drogowych. Będą pełniły funkcję zbiorników odparowująco-chłonnych z częściowym odprowadzeniem wód opadowych do przecinających je recipientów. Rowy otwarte ograniczą zanieczyszczenia spływów deszczowych w stopniu spełniającym wymogi Rozporządzenia Ministra Ochrony Środowiska Zasobów Naturalnych i Leśnictwa z dn. 5. 11. 1991 r. Dz. U. Nr 116 z dn. 16.12.1991 roku poz. 503 - z późniejszymi zmianami.

Rowy aby spełniły rolę obiektu podczyszczającego powinny być:

- pokryte gęstą trawą, tolerującą również wodę zasoloną
- wyposażone w przegrody poprzeczne, umożliwiające intensyfikację procesu podczyszczania (na spadkach podłużnych większych niż 1%).

PRZEPUSTY

DP 3232W

- w km 0+669,00 => z rur betonowych o śr. 60 cm, długości l=10,00 m, bez ścianek czołowych, rury popękane – przyjęto wymianę rur na PEHD i budowę ścianek czołowych
- w km 1+224,80 => z rur PCV o śr. 60 cm, długości 11,00m, bez ścianek czołowych, stan techniczny zły, w części zamulony – przebudowa na z rur PEHD śr. 80 cm, długości 11,00 m oraz budowa ścianek czołowych,
- w km 1+851,50 => z rur betonowych o śr. 60 cm, długości 10,00m, stan techniczny dobry, zamulony w 30%, przyjęto odmulenie przepustu.

DP 3233W

- w km 1+528,05 => z rur betonowych o śr. 80 cm, długości l=12,00 m, stan dobry, bez ścianek czołowych, zamulony w 20%,- przyjęto odmulenie i dobudowę ścianek czołowych
- w km 3+752,50 => z rur betonowych o śr. 40 cm, długości 12,00m, stan dobry, zamulony w 90%,- przyjęto oczyszczenie z namułu,
- w km 4+434,67 => z rur betonowych o śr. 80 cm, długości 11,00m, uszkodzona lewa (wlotowa) ścianka czołowa, zamulony w 20% - przyjęto oczyszczenie z namułu i wymianę lewej ścianki czołowej.

Ponadto planuje się wykonanie, pod koroną drogi, przepustu z rur PEHD o średnicy 40 cm w km 3+719,00 o długości 8,50 m posadowionymi na ławie z kruszywa naturalnego (żwiru) z betonowymi ściankami czołowymi z betonu C25/30. Przepust nie jest usytuowany na cieku przecinającym pas drogowy.

Na zjeździe publicznym (skrzyżowanie z DG o nawierzchni żwirowej) w km 4+256,64 przyjęto wydłużenie przepustu z rur żelbetowych o śr. 60 cm o 1,0 m (od wlotu) z budową ścianki czołowej z betonu C25/30.

Kolizje

Na zbliżeniach do urządzeń obcych roboty ziemne należy wykonywać ręcznie - dotyczy głównie renowacji rowów i budowy przepustów.

Wodociąg

Należy zwrócić szczególną uwagę przy robotach drogowych w miejscach zbliżenia do urządzeń sieci wodociągowej po uprzednim powiadomieniu zarządcy sieci. Ponadto należy wykonać korektę wysokości posadowienia skrzynek zaworów wodociągowych z dostosowaniem do projektowanej niwelety drogi i jej elementów.

Zieleń

Przyjęto do wycinki krzewy samosiewy i odrosty rosnące w granicach pasa drogowego oraz drzewa zagrażające bezpieczeństwu uczestników w ruchu drogowym tj. rosnące w koronie drogi i utrudniające odwodnienie pasa drogowego. Pozostałe drzewa należy poddać zabiegom pielęgnacyjnym między innymi podkrzesaniu. Dane dotyczące wycinki zawarto w części opisowej w zestawieniach tabelarycznych.

Oznakowanie

Aktualizację oznakowania pionowego ujęto w oddzielnym opracowaniu tj. w projekcie stałej organizacji ruchu.

INFORMACJA O PLANIE BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

Obiekt :

„Przebudowa ciągu dróg powiatowych nr 3232W Dobrzankowo – Fijałkowo – Wyrąb Karwacki , nr 3233W Dobrzankowo – Helenowo- Bogate w ramach NPPDL”.

Inwestor:

Powiat Przasnyski, ul. św. Stanisława Kostki 4, 06-300 Przasnysz

CZĘŚĆ OPISOWA

1. Podstawa wykonania opracowania.

- Art. 21a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r – Prawo budowlane (Dz. U. Z 2000 r nr 106 poz.1260, z późniejszymi zmianami
- Przepisy bhp branżowe
- Warunki techniczne i odbioru robót budowlanych i instalacyjnych
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23.06.2003 r w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz. U. Nr 120, poz. 1126).

2. Przedmiot opracowania.

Przedmiotem opracowania jest informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, w związku ze specyfikacją zadania, która jest wytyczną do opracowania przez kierownika budowy, przed rozpoczęciem robót, planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia uwzględniającego specyfikacje budowli i warunki prowadzenia robót budowlanych.

3. Zakres robót.

W zakres robót wchodzi :

- Wycinka drzew i krzaków usunięciem karp.
- Rozbiórka elementów betonowych przepustów.
- Oczyszczenie istniejących przepustów pod koroną drogi.
- Przebudowa, przedłużenie i budowa przepustów pod koroną drogi.
- Wykonanie robót ziemnych przy korytowaniu i odhumusowaniu.
- Wykonanie nasypów.
- Wykonanie konstrukcji nawierzchni jezdni drogi.
- Budowa chodnika najazdowego
- Utwardzenie kostką brukową gr 6 cm terenu wokół pomnika
- Renowacja rowów drogowych.
- Wykonanie zjazdów wraz z montażem rur pod zjazdami i umocnieniem wlotów i wylotów .
- Wykonanie robót wykończeniowych – pobocza, zieleń i oznakowanie pionowe.

Roboty należy realizować zgodnie z kolejnością podaną w zakresie.

4. Elementy zagospodarowania działki lub terenu budowy mogące stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi:

Projektowane rozwiązanie nie wpływa na zagrożenie dla bezpieczeństwa i zdrowia ludzi.

5. Przewidywane zagrożenia mogące wystąpić podczas przebudowy ulicy wraz z uzbrojeniem, ich skala, rodzaj, miejsce i czas występowania:

Głównym zagrożeniem jest prowadzenie robót przy odbywającym się ruchu drogowym i sprzętu na budowie.

W czasie realizacji ww. zadania należy stosować i wykorzystywać nw. materiały, maszyny i urządzenia techniczne, a mianowicie:

- a) drogowe materiały budowlane (piasek, pospółka, kruszywa naturalne łamane, , beton, mieszanki mineralno-asfaltowe, emulsja asfaltowa kationowa, rury żelbetowe, rury PEHD), woda,
- b) sprzęt transportowo budowlany - (koparki, ładowarki, równiarki, samochody, dźwig, rozkładarki mieszanek mineralno-asfaltowych, walce ogumione i gładkie),
- c) maszyny i urządzenia techniczne - (zagęszczarki powierzchniowe, gilotyny, elektronarzędzia).

W związku z powyższym, możliwymi do wystąpienia w czasie realizacji w/w zadania inwestycyjnego mogą być zidentyfikowane nw. zagrożenia, możliwe niebezpieczne wydarzenia:

- a) potrącenie przez przejeżdżający pojazd
- b) rozerwanie się tarczy szlifierskiej przecinarki
- c) uderzenie transportowanym elementem betonowym, np.: rurą betonową, paletą z prefabrykatami itp.
- d) upadki na skutek nieuwagi podczas wbudowywania mieszanek mineralno-asfaltowych, układania rur betonowych, wycinki drzew oraz podczas wykonywania innych podobnych prac,
- e) uderzenia, przygniecenia ciężkim sprzętem mechanicznym, wycinanym drzewem.

mogące powodować:

- a) drobne urazy górnych i dolnych kończyn: otarcia naskórka, skaleczenia, stłuczenia,
- b) poważniejsze stłuczenia, zwichnięcia i złamania kończyn dolnych i górnych, urazy oczu, zranienia głowy
- c) możliwe poważne uszkodzenia organów wewnętrznych do zgonu włącznie,
- d) poparzenia podczas wbudowywania mieszanek mineralno-asfaltowych.

6. Informacja o rodzaju i miejscach występowania zagrożeń podczas prowadzenia robót budowlanych nawierzchni jezdni i oznakowania:

Na podstawie opisu technicznego budowy, rodzaju źródła i miejsca zasilania oraz zestawienia materiałów wykonawczych, ustalić rodzaj i miejsce występowania szczególnych zagrożeń wynikających z czasowego składowania materiałów i zaplecza technicznego budowy. Przy czym szczególne zagrożenie występować będzie:

- Ze względu na pracę pod ruchem
- Rozładunek i przemieszczanie prefabrykatów betonowych (zwłaszcza przy rozładunku dźwigiem lub widlakiem)
- Praca ciężkiego sprzętu do robót ziemnych oraz przy rozładunkach
- Przy wycince drzew

7. Informacja o sposobie prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych:

- Podczas realizacji ww. zadania inwestycyjnego przewidzieć występowanie prac, robót szczególnie niebezpiecznych.
- Zatrudnieni pracownicy powinni posiadać przeszkolenie bhp
- Pracownicy powinni posiadać niezbędną odzież ochronną i sprzęt ochrony osobistej (między innymi odzież roboczą, kaski, rękawice ochronne, rękawice antywibracyjne, słuchawki ochronne, nakolenniki, obuwie dostosowane do charakteru wykonywanych prac).
- Wyznaczonym do realizacji zadań inwestycyjnych pracownikom udzielić instruktaż stanowiskowy w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy dla wyznaczonych do wykonania czynności, określonego stanowiska wg norm prawnych i powszechnie przyjętych zasad (rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 28 maja 1996 r. w sprawie szczegółowych zasad szkolenia w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy).

8. Środki techniczne i organizacyjne zapobiegające niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie, w tym zapewniające bezpieczną i sprawną komunikację, umożliwiającą szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń:

Zgodnie z opisem technicznym przebudowy ulicy oraz zestawieniem materiałów wykonawczych, wyrobów, substancji oraz preparatów niebezpiecznych, podczas realizacji ww. zadania inwestycyjnego przewidzieć występowanie prac, robót szczególnie niebezpiecznych - tym samym stref szczególnego zagrożenia zdrowia. Ze względu na bezpieczeństwo minimalizować długości realizowanych odcinków, przewidzianych do wyłączenia z ruchu, zgodnie z zatwierdzoną organizacją ruchu drogowego i oznakowania robót na czas realizacji zadania.

Uwagi :

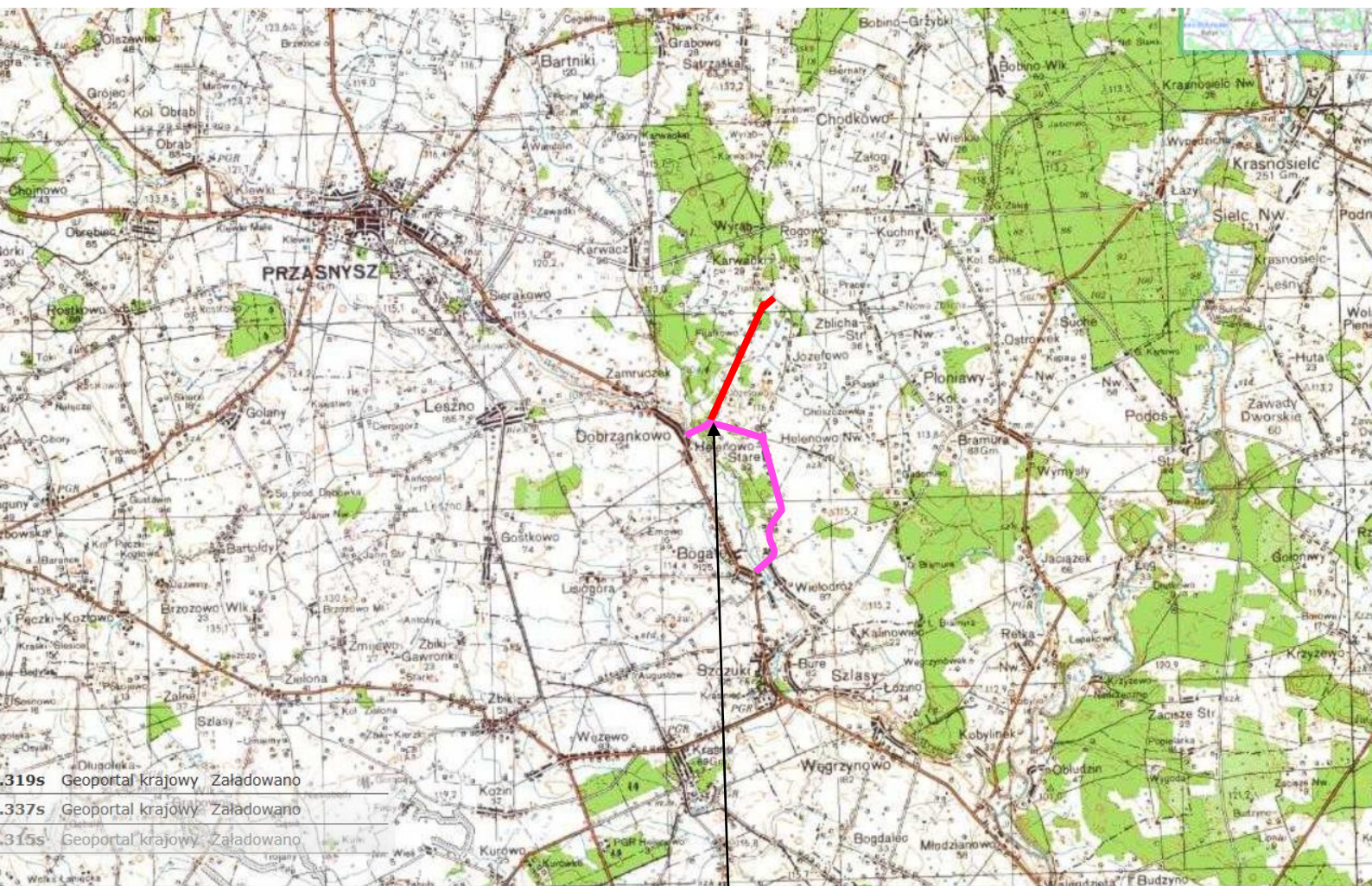
Na budowie projektowanej inwestycji należy stosować się do przepisów związanych z obsługą urządzeń budowlanych takich jak:

- dźwig samochodowy do 4 t, walce, koparki, rozkładarka mas min.asf.)
- wibromłoty i zagęszczarki płytowe
- inne narzędzia ręcznie obsługiwane (np. piły spalinowe)

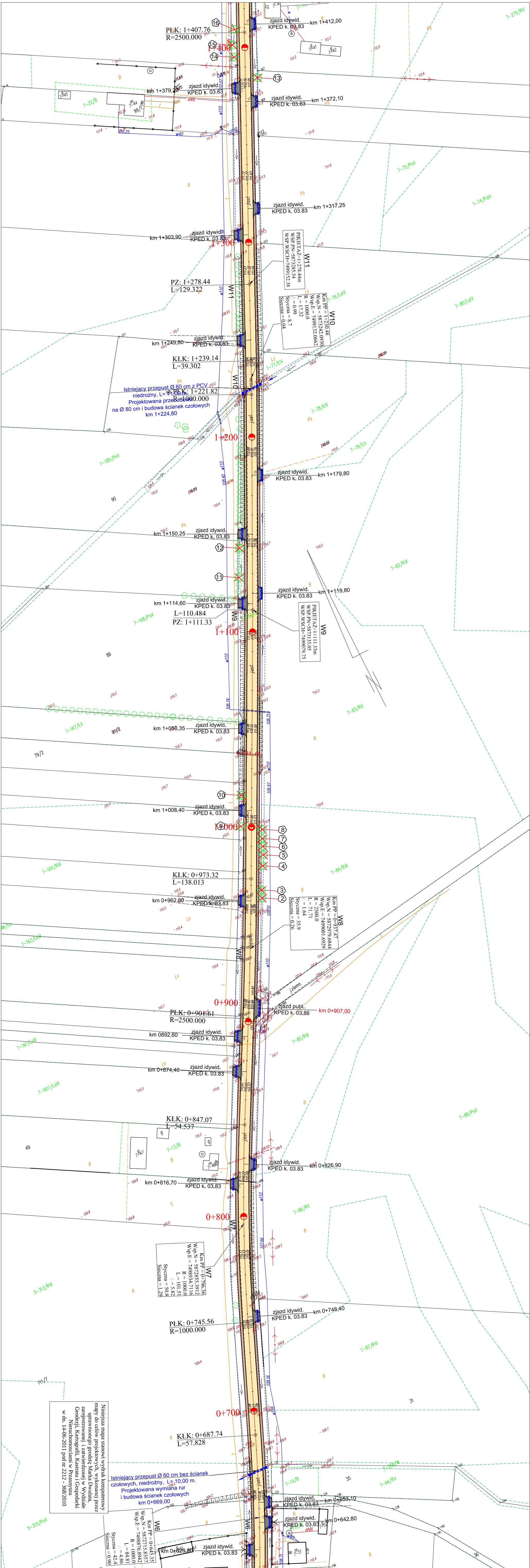
Roboty wykonywać zgodnie z obowiązującymi normami , przepisami wykonawczymi i BHP , „Warunkami technicznymi wykonania i odbioru robót budowlano - montażowych” oraz wytycznymi , instrukcjami producentów materiałów i urządzeń użytych do budowy .

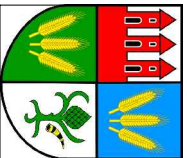
Przed przystąpieniem do robót wykonawca winien opracować BIOZ i uzyskać pozwolenie na wykonywanie robót w pasie drogowym od administratora drogi .

PLAN ORIENTACYJNY



Przebudowa ciągu dróg powiatowych :
nr 3232W —
nr 3233W —
objętych projektem

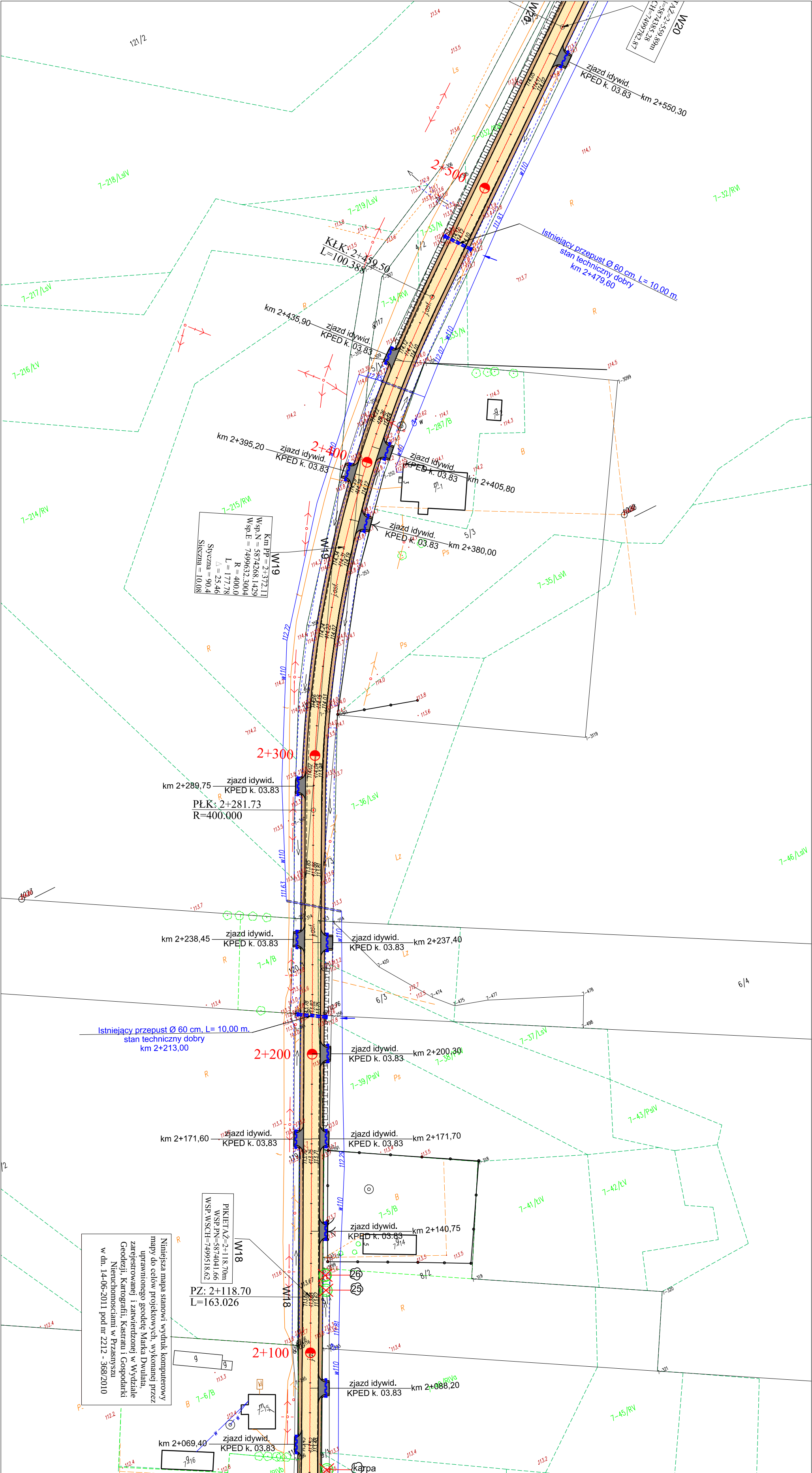
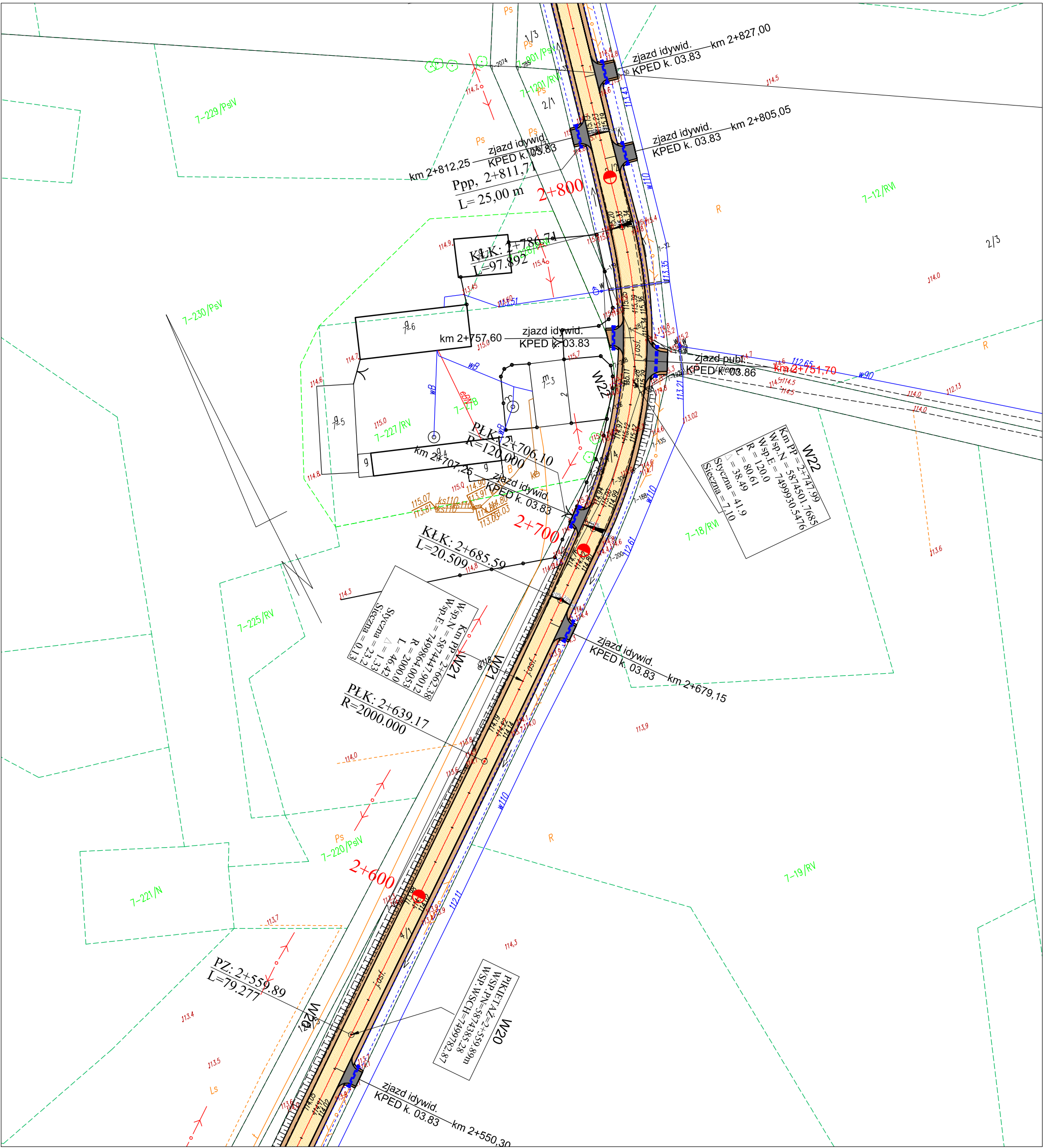


		POWIAT PRZASNYSKI	
INWESTOR		06-300 Przasnysz, ul. Św. Stanisława Koski 5	
JEDNOSTKA PROJEKTOWA		WILECH Spółka Cywilna 06-400 Ciechanów, ul. Aleksandra 5	
ZAMIERZENIE BUDOWLANE		PRZEBUDOWA CIĄGU DRÓG POWIATOWYCH NR 3232W DOBRZANKOWO - FLAKOWO - WYRAB KARWACKI, NR 3233W DOBRZANKOWO - HELENOWO - BOGATE W RAMACH NPPDL DROGA POWIATOWA NR 3232 W ODCINEK OD KM 0+000,00 DO KM 3+524,36	
PROJEKT BUDOWLANY			
TYTUŁ PRZEDMIOTU		PLAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU	
STADIUM			
PROJEKT BUDOWLANY			
Nr ps. 2-1/2	skala: 1:1000	data: WZESIEŃ 2014	
	Imię i nazwisko	Uprawnienia	
PROJEKTOWAŁ	Wiktor Łysko	w spec.konstr.-inż. w zokr. drog. 153/93 /0s	
SPRAWDZIŁ	mgr inż. Lech Kłicki	w specjalności drogowej 142/0008/POD/10	

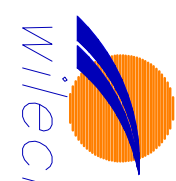
LEGENDA :

ELEMENTY PROJEKTOWANE:

- NAWIERZCHNIA BITUMICZNA - JEZDNIWA
- POBOCZA ZMIKOWE
- ZJAZDY - NAWIERZCHNIA Z KRUSZ. L.AM. 0/31
- PROJEKTOWANE PRZEPUSTY RURIOWE
- DRZEWKA DO WYCINKI



	INWESTOR	POWIAT PRZASNYSKI 06-300 Przasnysz, ul. Św. Stanisława Koski 4		LEGENDA:	ELEMENTY PROJEKTOWANE: - NAWIERZCHNIA BITUMIENNA - JEZDNI - POBOCZA ZWIROWE - ZŁAZDY - NAWIERZCHNIA Z KRUSZ. ŁAM. 0/21 - PROJEKTOWANE PRZEPUSTY RURIOWE - DRZEWA DO WYCINKI
	JEDNOSTKA PROJEKTOWA	MITECH Spółka Cywilna 06-400 Ciechanów, ul. Akcyjna 5		ZAMIERZANE WYRĄB KARMIAKOWY NR 3233W DOBRZANKOWO - FLAKOWO - HELENOWO - BOGATE W RAMACH NPPDL DROGA POWIATOWA NR 3232 W ODCINEK OD KM 0+000.00 DO KM 3+524.36	TYTUŁ PROJEKTU PLAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU
	STADIUM	PROJEKT BUDOWLANY		Nr rys. 2=1/4	skala: 1:1000
	PROJEKTOWAŁ	WIKTOR ŁYSKO		Imię i nazwisko	data: wrzesień 2014
	SPRAWDZIŁ	mgr inż. Lech Kłicki		w specyfikacji drogowej MAZ/0008/P/002/10	Podpis

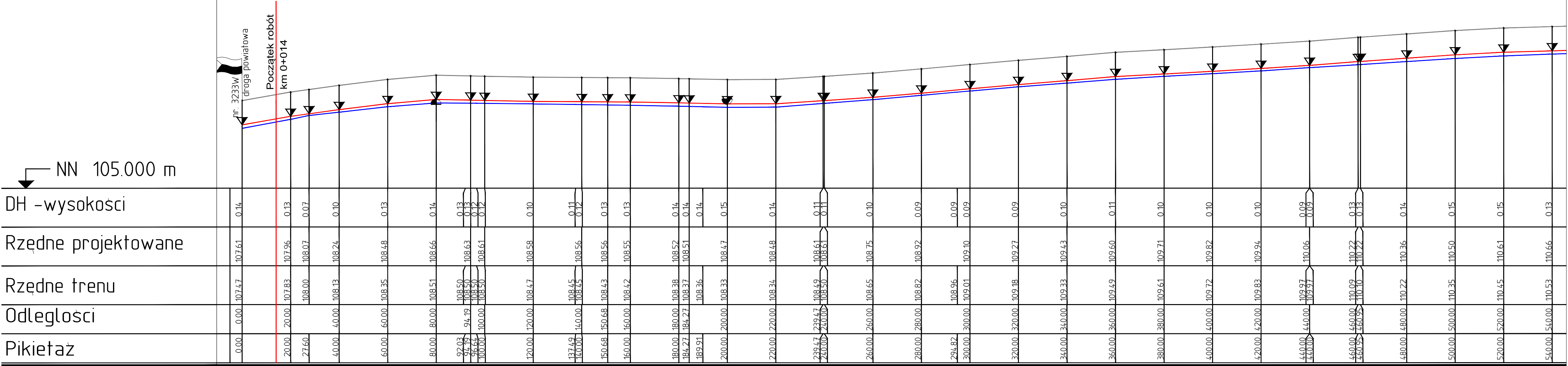


LEGENDA:

ELEMENTY PROJEKTOWANE:

- NAWIERCHNIA BUDOWNICZANA - JEZDNIĄ
- POBÓCZA ZWIROWE
- ZŁAZDY - NAWIERCHNIA Z KRUSZ. ŁAM. 0/31
- PROJEKTOWANE PRZEPUSTY RURÓWE

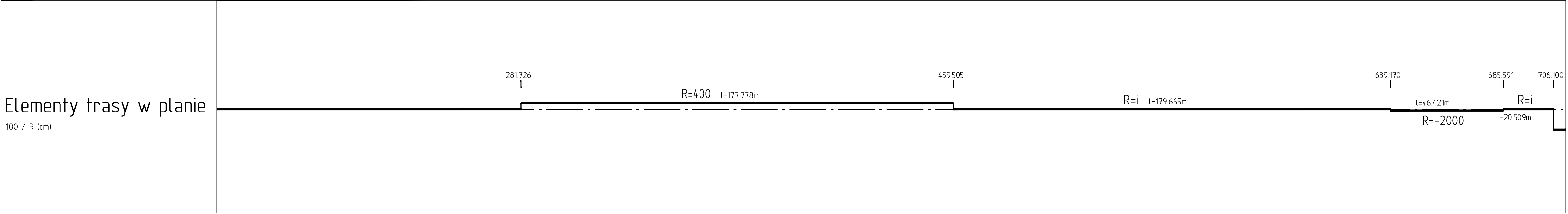
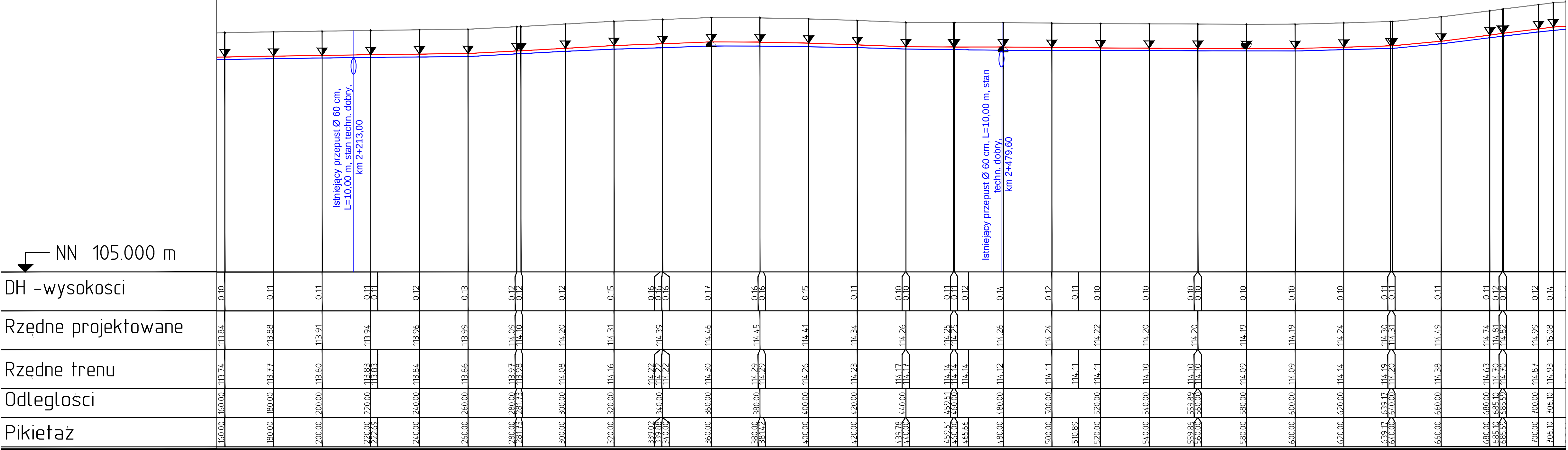
 - DRZEWKA DO WYCIŃKI



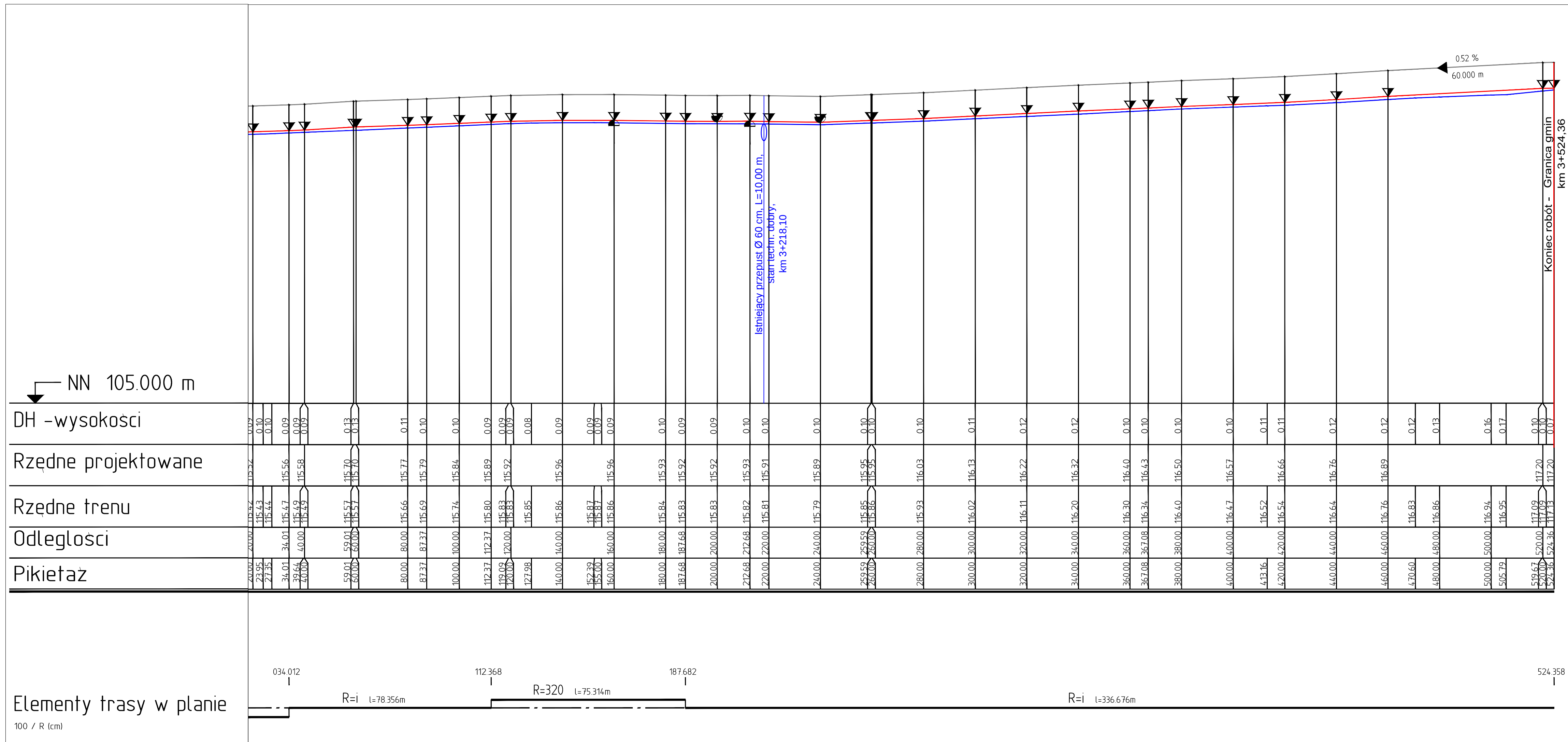
Elementy trasy w planie

100 / R (cm)

			
INWESTOR	POWIAT PRZASNYSKI 06-300 Przasnysz, ul. Św. Stanisława Kostki 5		
JEDNOSTKA PROJEKTOWA	WILECh Spółka Cywilna 06-400 Ciechanów, ul. Akacyjowa 5		
ZAMIERZENIE BUDOWLANE	PRZEBUDOWA CIĄGU DRÓG POWIATOWYCH NR 3232W DOBRZANKOWO - FIJAŁKOWO - WYRĄB KARWACKI, NR 3233W DOBRZANKOWO - HELENOWO - BOGATE W RAMACH NPPDL		
OBIEKT BUDOWLANY	DROGA POWIATOWA NR 3232 W ODCINEK OD KM 0+000,00 DO KM 3+524,36		
TYTUŁ RYSUNKU	PRZEKRÓJ PODŁUŻNY		
STADIUM	PROJEKT BUDOWLANY		
Nr rys. 3-1/1	skala: 1: 100 / 1000	data: wrzesień 2014r	
	Imię i nazwisko	Uprawnienia	Podpis
PROJEKTOWAŁ	tech. Wiktor Lysko	w spec.konst.-inz. w zakr. dróg 153/93 /Os	
SPRAWDZIŁ	mgr inż. Lech Klicki	w specjalności drogowej MAZ/0008/POOD/10	



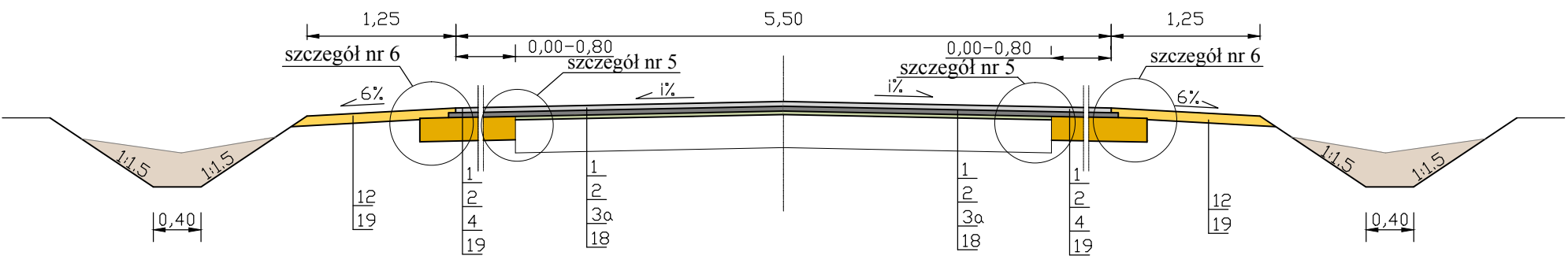
 			
INWESTOR	POWIAT PRZASNYSKI 06-300 Przasnysz, ul. Św. Stanisława Kostki 5		
JEDNOSTKA PROJEKTOWA	WILECh Spółka Cywilna 06-400 Ciechanów, ul. Akacyjowa 5		
ZAMIERZENIE BUDOWLANE	PRZEBUDOWA CIĄGU DRÓG POWIATOWYCH NR 3232W DOBRZANKOWO - FIJAŁKOWO - WYRĄB KARWACKI, NR 3233W DOBRZANKOWO - HELENOWO - BOGATE W RAMACH NPPDL		
OBIEKT BUDOWLANY	DROGA POWIATOWA NR 3232 W ODCINEK OD KM 0+000,00 DO KM 3+524,36		
TYTUL RYSUNKU	PRZEKRÓJ PODŁUŻNY		
STADIUM	PROJEKT BUDOWLANY		
Nr rys. 3-1/5	skala: 1: 100 / 1000	data: wrzesień 2014r	
	Imię i nazwisko	Uprawnienia	Podpis
PROJEKTOWAŁ	tech. Wiktor Lysko	w spec.konst.-inz. w zakr. dróg 153/93 /Os	
SPRAWDZIŁ	mgr inż. Lech Klicki	w specjalności drogowej MAZ/0008/POD/10	



			
INWESTOR	POWIAT PRZASNYSKI 06-300 Przasnysz, ul. Św. Stanisława Kostki 5		
JEDNOSTKA PROJEKTOWA	WILECh Spółka Cywilna 06-400 Ciechanów, ul. Akacjowa 5		
ZAMIERZENIE BUDOWLANE	PRZEBUDOWA CIĄGU DRÓG POWIATOWYCH NR 3232W DOBRZANKOWO - FIJAŁKOWO - WYRĄB KARWACKI, NR 3233W DOBRZANKOWO - HELENOWO - BOGATE W RAMACH NPPDL		
OBIEKT BUDOWLANY	DROGA POWIATOWA NR 3232 W ODCINEK OD KM 0+000,00 DO KM 3+524,36		
TYTUŁ RYSUNKU	PRZEKRÓJ PODŁUŻNY		
STADIUM	PROJEKT BUDOWLANY		
Nr rys. 3-1/7	skala: 1: 100 / 1000	data: wrzesień 2014r	
	Imię i nazwisko	Uprawnienia	Podpis
PROJEKTOWAŁ	tech. Wiktor Łysko	w spec.konst.-inz. w zaskr. drog 153/93 /Os	
SPRAWDZIŁ	mgr inż. Lech Klicki	w specjalności drogowej MAZ/0008/POOD/10	

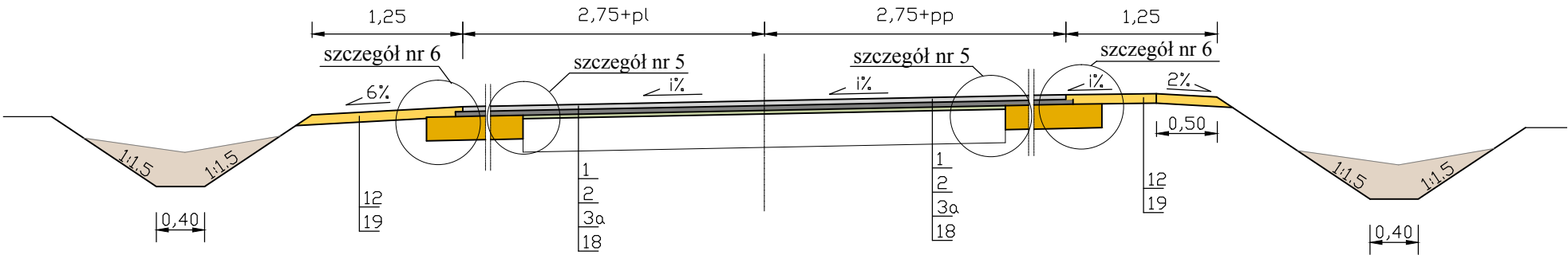
Przekrój nr 1

od km 0+000,00 do km 3+524,36



Przekrój nr 2

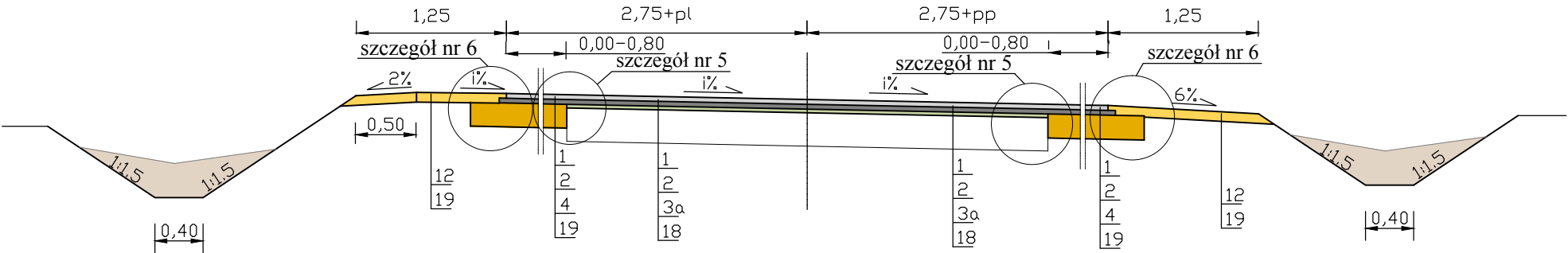
na łukach poziomych z przechyłką jednostronną



W22 => km 2+706,10 - 2+786,71; i=3%; pl=pp=0,35 m
W23 => km 2+884,60 - 3+034,01; i=3%; pl=pp=0,00 m

Przekrój nr 3

na łukach poziomych z przechyłką jednostronną



W24 => km 3+112,37 - 3+187,68; i=2,5%; pl=pp=0,00 m

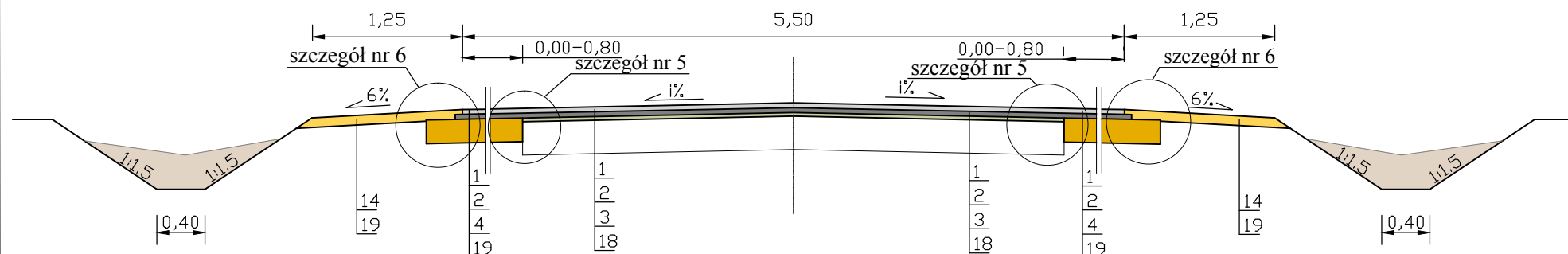
LEGENDA

1. Warstwa scieralna z BA 0/12,8 jak dla KR1-2, gr. w. 4cm,
2. Wyrównanie z BA 0/16 jak dla KR2 w ilości 119,6 kg/m2,
- 3a. Wyrównanie z BA 0/16 jak dla KR2 w ilości 85 kg/m2,
- 3b. Wyrównanie z BA 0/16 jak dla KR2 w ilości 75 kg/m2,
4. Podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego 0/63, gr. 20cm
5. Podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego 0/31,5, gr. 15cm
6. Krawężnik betonowy 15x30
7. Podsyпка cem.-piaskowa (1:4)
8. Ława z betonu C12/15
9. Kostka brukowa betonowa gr. 8 cm
10. Grunt sab. cementem w betoniarence, Rm=2,5MPa, gr. w. 10cm
11. Obrzeża betonowe 8x30
12. Pobocze z kruszywa naturalnego (żwir), gr. w. 8 cm
13. Kostka brukowa betonowa gr. 6 cm
14. Podsyпка piaskowa
15. Humus z obsianiem trawą , warstwa gr. 10 cm
16. Rury PEHD śr. 60 cm
17. Ława z kruszywa naturalnego gr. 20 cm (pospółka)
18. Istniejąca podbudowa
19. Istniejące podłoże gruntowe

INWESTOR	POWIAT PRZASNYSKI 06-300 Przasnysz, ul. Św. St. Kostki 5		
JEDNOSTKA PROJEKTOWA	WILECh Spółka Cywilna 06-400 Ciechanów, ul. Akacjowa 5		
ZAMIERZENIE BUDOWLANE	PRZEBUDOWA CIĄGU DRÓG POWIATOWYCH NR 3232W DOBRZANKOWO-FIAKOWO-WYRĄB KARW., 3233W DOBRZAKOWO+HELENOWO+BOGATE W RAMACH NPPDL		
OBIEKT BUDOWLANY	DROGA POWIATOWA NR 3232W ODCINEK OD KM 0+000 DO KM 3+524,36		
TYTUŁ RYSUNKU	PRZEKROJE POPRZECZNE		
STADIUM	PROJEKT BUDOWLANY		
Nr rys.	skala: 1:50	data: wrzesień 2014	
4-1/1	Imię i nazwisko	Uprawnienia	Podpis
PROJEKTOWAŁ	tech. Wiktor Łysko	w spec.konst.-inż. w zakr. dróg 153/93 /Os	
SPRAWDZIŁ	mgr inż. Lech Klicki	w specjalności drogowej MAZ/0008/POOD/10	+++

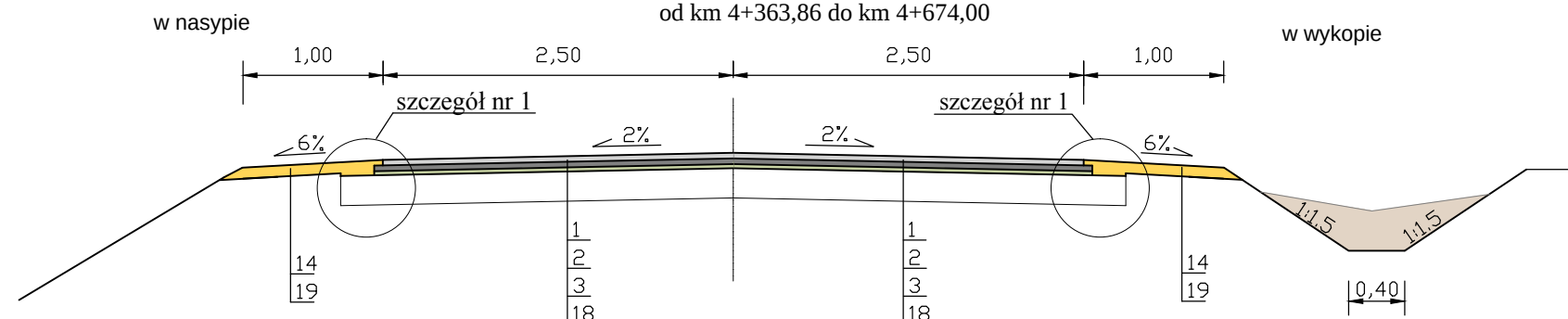
Przekrój nr 1

na odcinku od km 0+008,32 do km 0+612,17



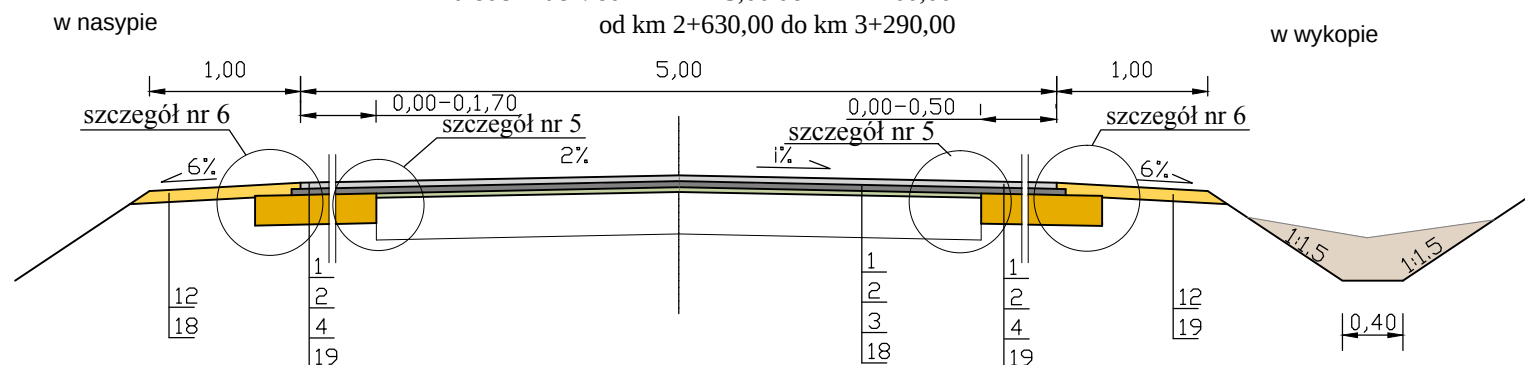
Przekrój nr 2

na odcinkach: od km 0+612,17 do km 1+745,00
od km 2+460,00 do km 2+630,00
od km 2+900,00 do km 4+184,00
od km 4+363,86 do km 4+674,00



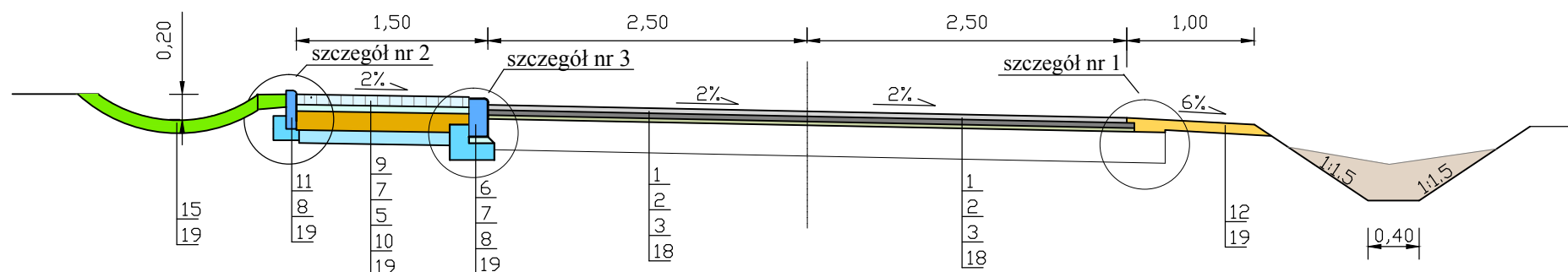
Przekrój nr 3

na odcinkach: od km 1+745,00 do km 2+460,00
od km 2+630,00 do km 3+290,00



Przekrój nr 4

na odcinku od km 4+184,00 do km 4+230,00



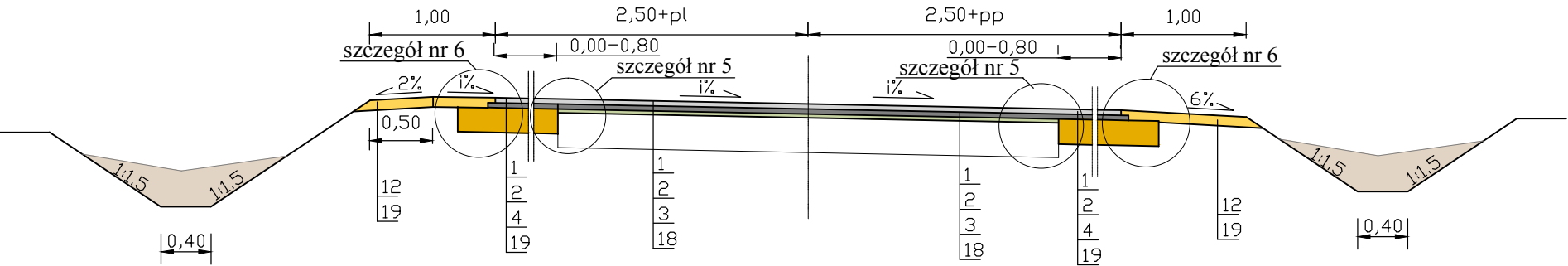
LEGENDA

1. Warstwa scieralna z BA 0/12,8 jak dla KR1-2, gr. w. 4cm,
2. Wyrównanie z BA 0/16 jak dla KR2 w ilości 119,6 kg/m²,
- 3a. Wyrównanie z BA 0/16 jak dla KR2 w ilości 85 kg/m²,
- 3b. Wyrównanie z BA 0/16 jak dla KR2 w ilości 75 kg/m²,
4. Podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego 0/63, gr. 20cm
5. Podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego 0/31,5, gr. 15cm
6. Krawężnik betonowy 15x30
7. Podsyпка cem.-piaskowa (1:4)
8. Ława z betonu C12/15
9. Kostka brukowa betonowa gr. 8 cm
10. Grunt sab. cementem w betoniarnie, R_m=2,5MPa, gr. w. 10cm
11. Obrzeża betonowe 8x30
12. Pobocze z kruszywa naturalnego (żwir), gr. w. 8 cm
13. Kostka brukowa betonowa gr. 6 cm
14. Podsyпка piaskowa
15. Humus z obsianiem trawą , warstwa gr. 10 cm
16. Rury PEHD śr. 60 cm
17. Ława z kruszywa naturalnego gr. 20 cm (pospółka)
18. Istniejąca podbudowa
19. Istniejące podłoże grunowe

INWESTOR	POWIAT PRZASNYSKI 06-300 Przasnysz, ul. Św. St. Kostki 5		
JEDNOSTKA PROJEKTOWA	WILECh Spółka Cywilna 06-400 Ciechanów, ul. Akacjowa 5		
ZAMIERZENIE BUDOWLANE	PRZEBUDOWA CIĄGU DRÓG POWIATOWYCH NR 3232W DOBRZANKOWO-FIAKOWO-WYRĄB KARW., 3233W DOBRZAKOWO+HELENOWO+BOGATE W RAMACH NPPDL		
OBIEKT BUDOWLANY	DROGA POWIATOWA NR 3233W ODCINEK OD KM 0+000 DO KM 4+720.98		
TYTUŁ RYSUNKU	PRZEKROJE POPRZECZNE		
STADIUM	PROJEKT BUDOWLANY		
Nr rys. 4-2/1	skala: 1:50	data: wrzesień 2014	
	Imię i nazwisko	Uprawnienia	Podpis
PROJEKTOWAŁ	tech. Wiktor Łysko	w spec.konst.-inz. w zakr. dróg 153/93 /Os	
SPRAWDZIŁ	mgr inż. Lech Klicki	w specjalności drogowej MAZ/0008/POOD/10	+ + +

Przekrój nr 7

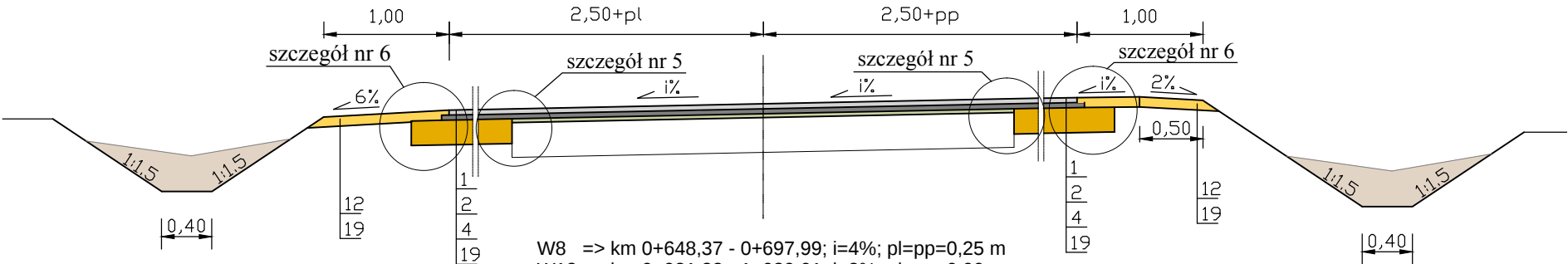
na łukach poziomych z przechyłką jednostronną



W31 => km 3+073,39 - 3+095,14; i=3%; pl=pp=0,80 m
W32 => km 3+245,91 - 3+282,33; i=3%; pl=pp=0,30 m
W39 => km 3+944,88 - 3+981,53; i=3%; pl=pp=0,25 m
W42 => km 4+244,74 - 4+281,61; i=4%; pl=pp=0,00 m
W32 => km 4+333,85 - 4+363,86; i=3%; pl=pp=0,40 m
W32 => km 4+414,56 - 4+442,14; i=3%; pl=pp=0,00 m

Przekrój nr 8

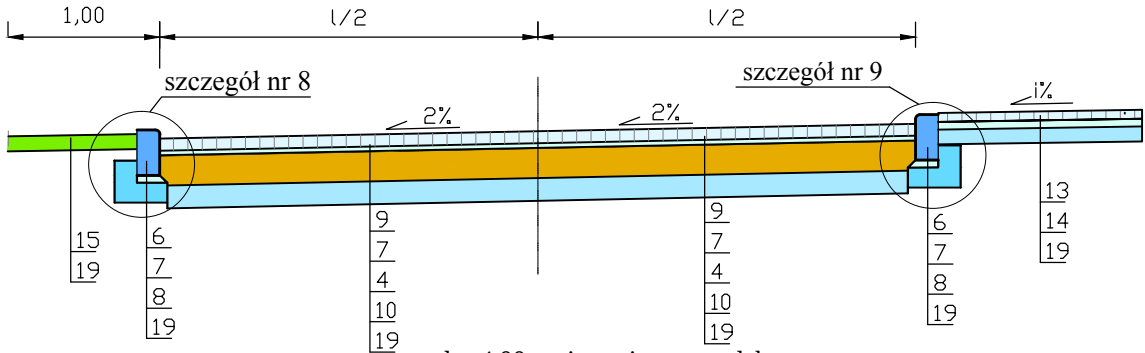
na łukach poziomych z przechyłką jednostronną



W8 => km 0+648,37 - 0+697,99; i=4%; pl=pp=0,25 m
W12 => km 0+981,82 - 1+089,01; i=3%; pl=pp=0,00 m
W36 => km 3+606,29 - 3+665,11; i=3%; pl=pp=0,25 m
odc. => km 3+665,11 - 3+692,23; i=3%; pl=pp=0,25 m
W37 => km 3+692,23 - 3+735,11; i=3%; pl=pp=0,40 m

Przekrój nr 9

droga dojazdowa w km 4+698,79

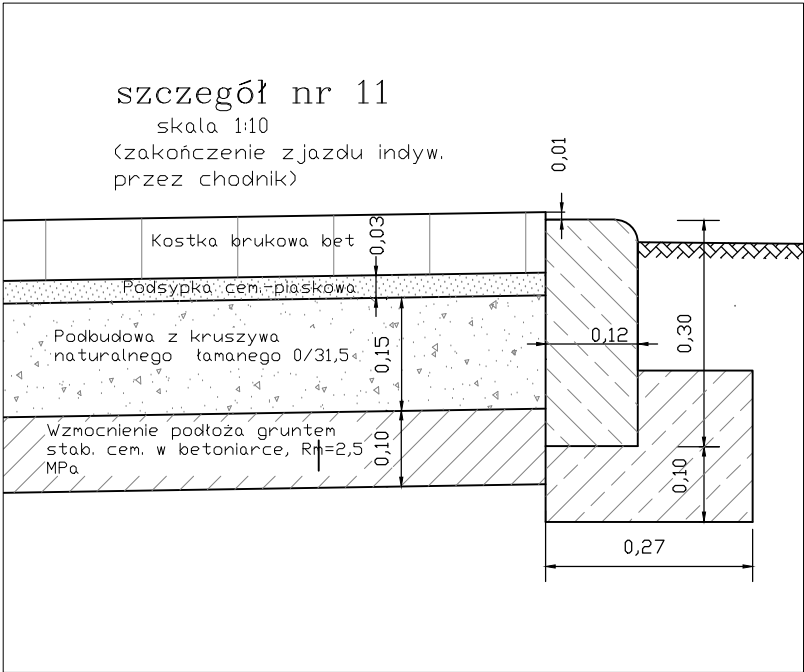
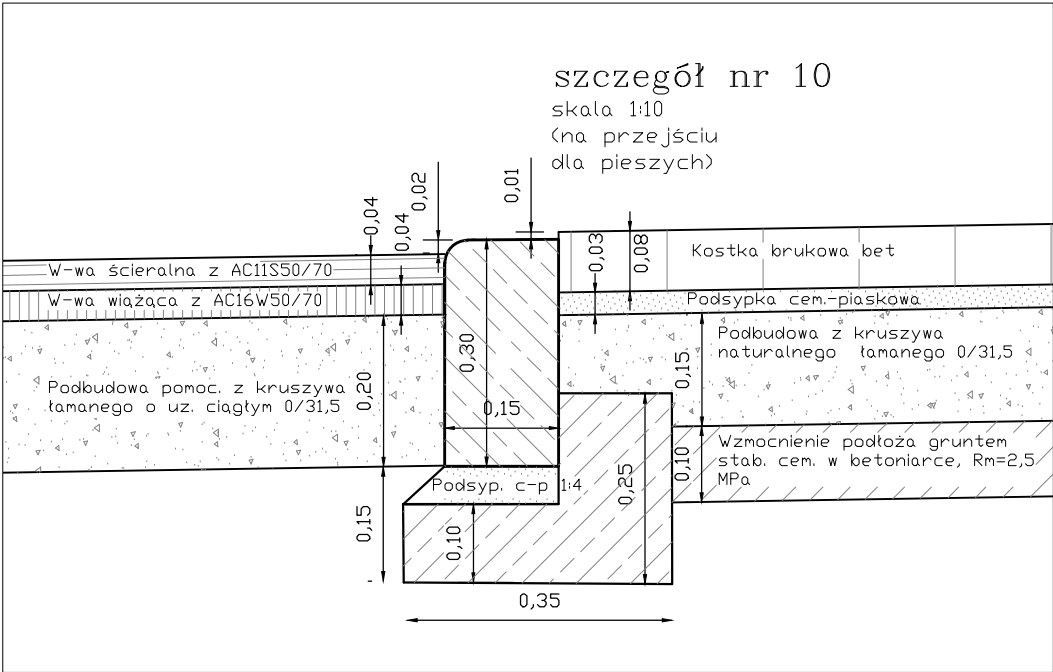
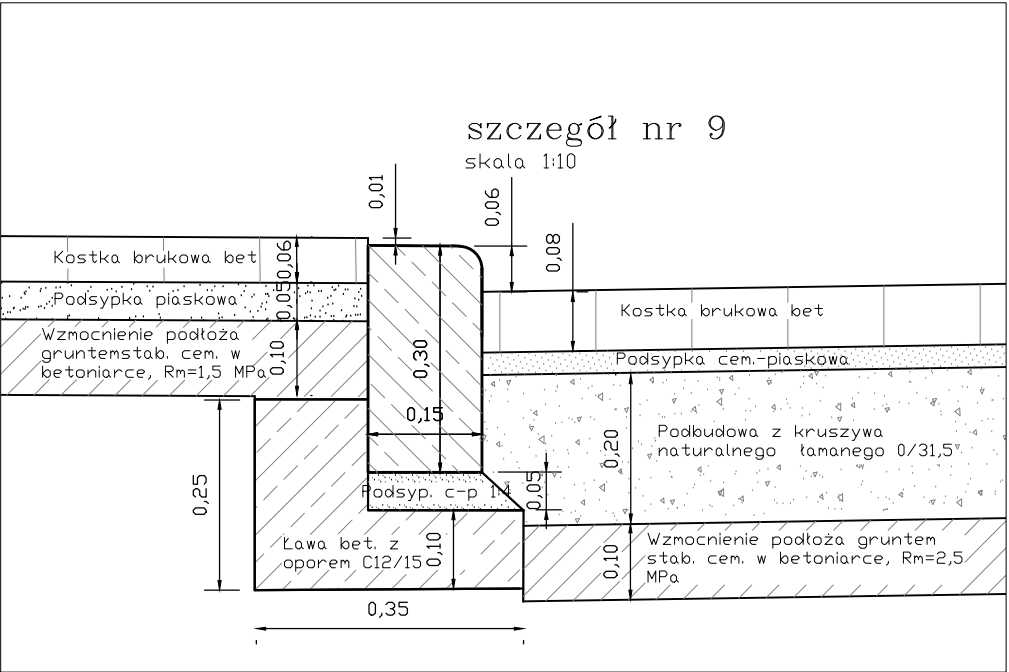
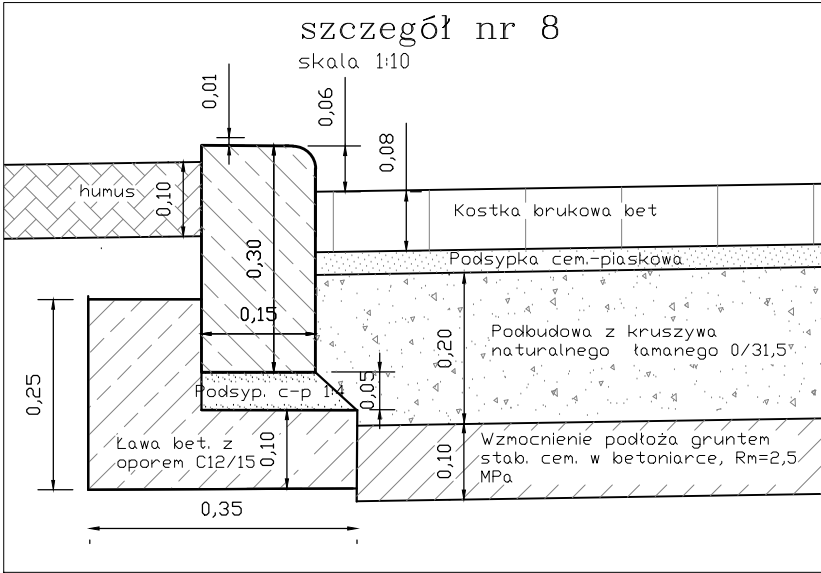
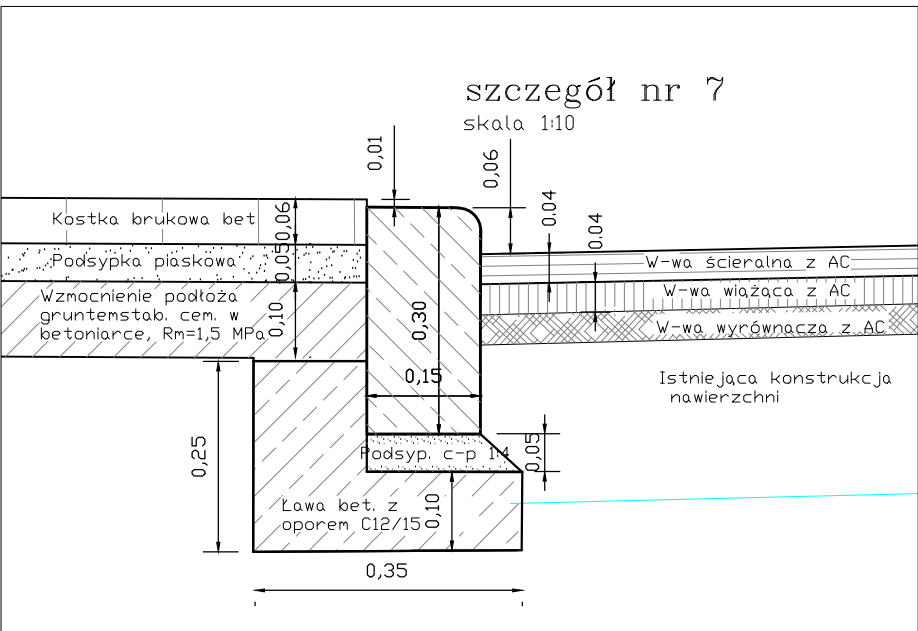
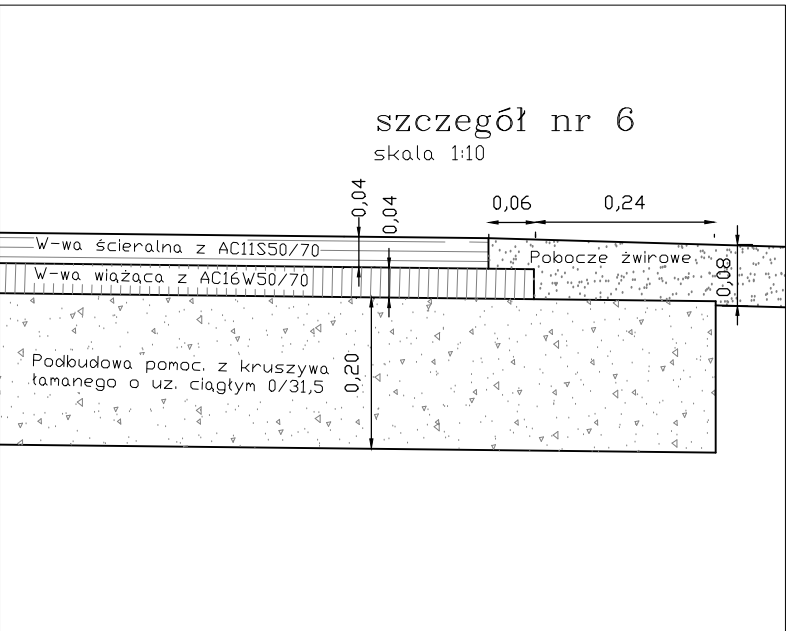
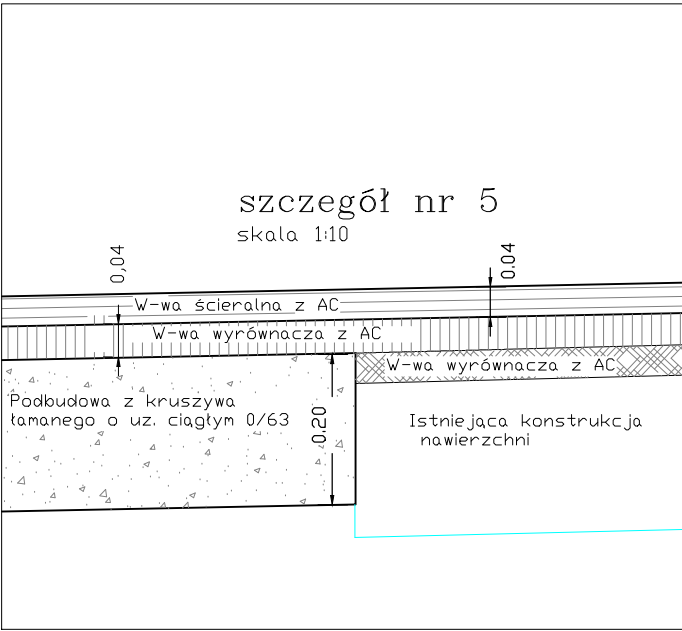
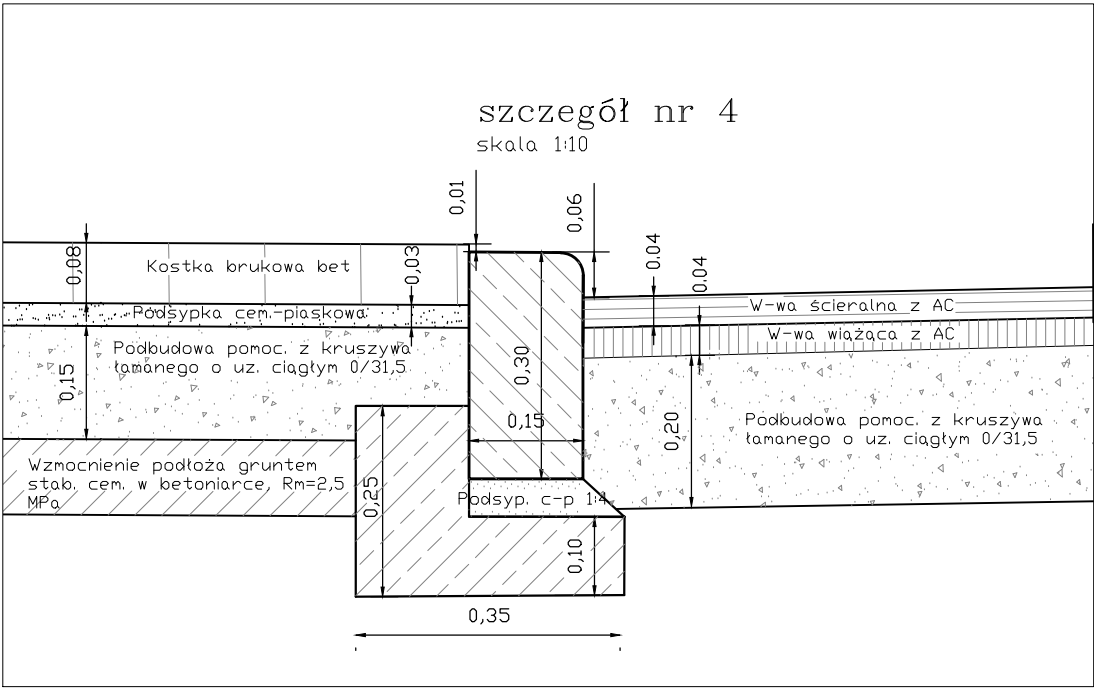
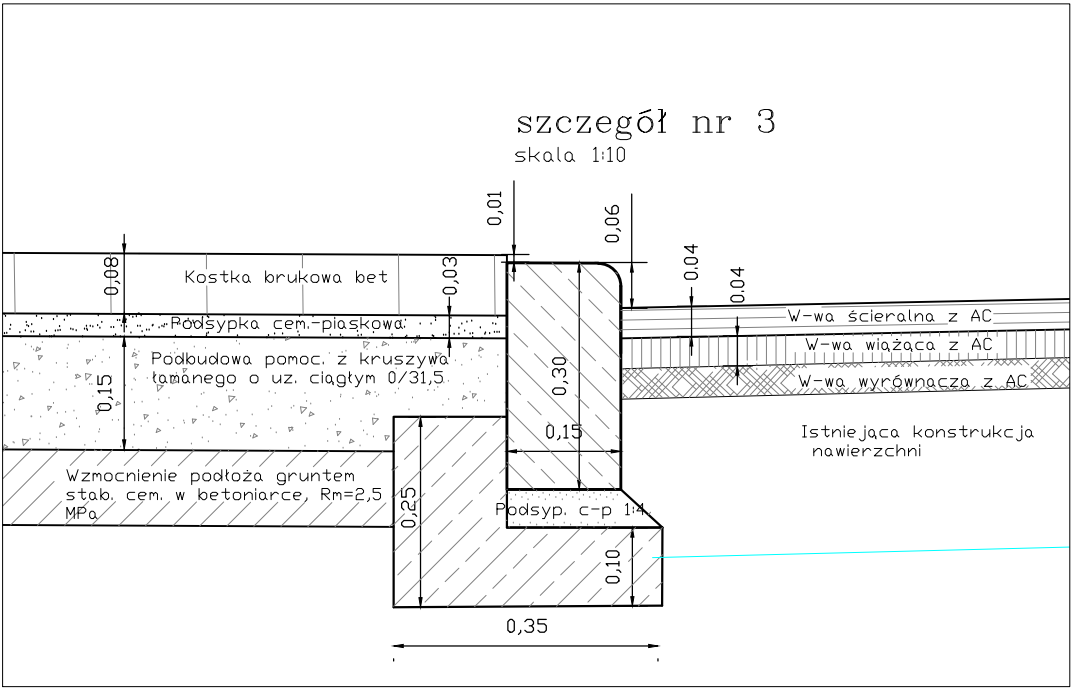
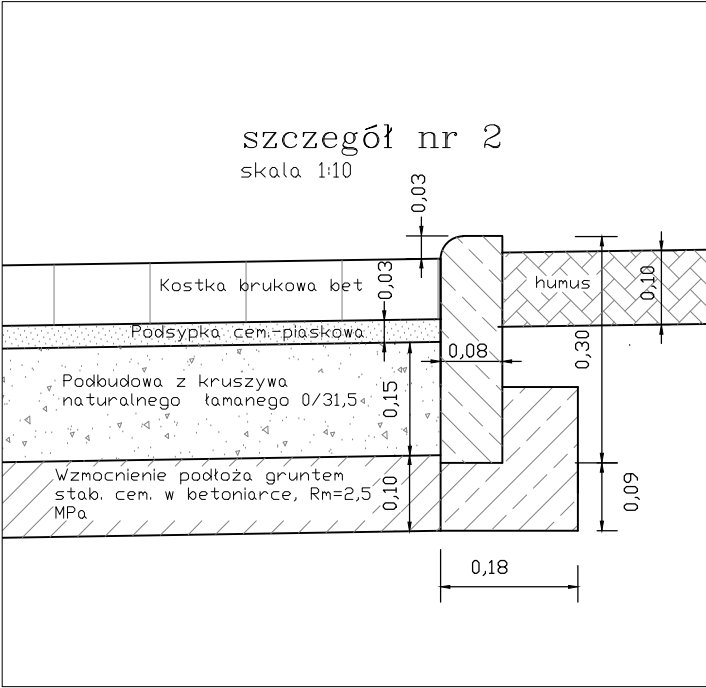
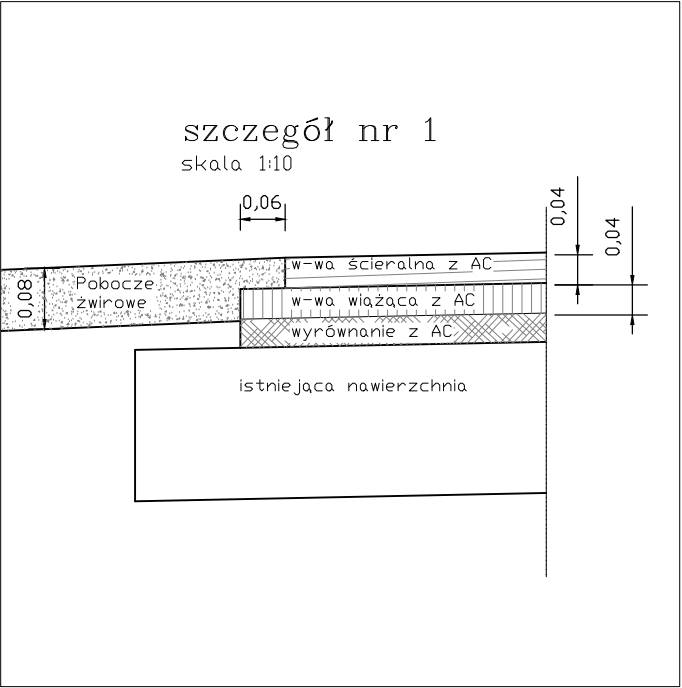


l = 4,00 m; i= zmienny spadek

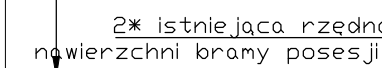
LEGENDA

1. Warstwa ściernalna z BA 0/12,8 jak dla KR1-2, gr. w. 4cm,
2. Wyrównanie z BA 0/16 jak dla KR2 w ilości 119,6 kg/m2,
- 3a. Wyrównanie z BA 0/16 jak dla KR2 w ilości 85 kg/m2,
- 3b. Wyrównanie z BA 0/16 jak dla KR2 w ilości 75 kg/m2,
4. Podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego 0/63, gr. 20cm
5. Podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego 0/31,5, gr. 15cm
6. Krawężnik betonowy 15x30
7. Podsypka cem.-piaskowa (1:4)
8. Ława z betonu C12/15
9. Kostka brukowa betonowa gr. 8 cm
10. Grunt sab. cementem w betoniarnie, Rm=2,5MPa, gr. w. 10cm
11. Obrzeża betonowe 8x30
12. Pobocze z kruszywa naturalnego (żwir), gr. w. 8 cm
13. Kostka brukowa betonowa gr. 6 cm
14. Podsypka piaskowa
15. Humus z obsianiem trawą , warstwa gr. 10 cm
16. Rury PEHD śr. 60 cm
17. Ława z kruszywa naturalnego gr. 20 cm (pospółka)
18. Istniejąca podbudowa
19. Istniejące podłoże gruntowe

INWESTOR	POWIAT PRZASNYSKI 06-300 Przasnysz, ul. Św. St. Kostki 5		
JEDNOSTKA PROJEKTOWA	WILECh Spółka Cywilna 06-400 Ciechanów, ul. Akacyjowa 5		
ZAMIERZENIE BUDOWLANE	PRZEBUDOWA CIĄGU DRÓG POWIATOWYCH NR 3232W DOBRZANKOWO-FIJAKOWO-WYRĄB KARW., 3233W DOBRZAKOWO+HELENOWO+BOGATE W RAMACH NPPDL		
OBIEKT BUDOWLANY	DROGA POWIATOWA NR 3233W ODCINEK OD KM 0+000 DO KM 4+720.98		
TYTUŁ RYSUNKU	PRZEKROJE POPRZECZNE		
STADIUM	PROJEKT BUDOWLANY		
Nr rys.	skala: 1:50	data: wrzesień 2014	
4-2/3	Imię i nazwisko	Uprawnienia	Podpis
PROJEKTOWAŁ	tech. Wiktor Łysko	w spec.konst.-inz. w zakr. dróg 153/93 /Os	
SPRAWDZIŁ	mgr inż. Lech Klicki	w specjalności drogowej MAZ/0008/POOD/10	+ + +



INWESTOR	POWIAT PRZASNYSKI 06-300 Przasnysz, ul. Św. St. Kostki 5			
JEDNOSTKA PROJEKTOWA	WILECh Spółka Cywilna 06-400 Ciechanów, ul. Akacjowa 5			
ZAMIERZENIE BUDOWLANE	PRZEBUDOWA CIĄGU DRÓG POWIATOWYCH NR 3232W DOBRZANKOWO-FIAKOWO-WYRĄB KARW., 3233W DOBRZAKOWO+HELENOWO+BOGATE W RAMACH NPPDL			
OBIEKT BUDOWLANY	DROGA POWIATOWA NR 3232W / DROGA POWIATOWA NR 3233W			
TYTUL RYSUNKU	PRZEKROJE POPRZECZNE -SZCZEGÓŁY			
STADIUM	PROJEKT BUDOWLANY			
Nr rys.	skala: 1:10	data: wrzesień 2014		
PROJEKTOWAŁ	tech. Wiktor Łysko	w spec.konst.-inz. w zakr. dróg 153/93 /Os	Podpis	
SPRAWDZIŁ	mgr inż. Lech Klicki	w specjalności drogowej MAZ/0008/POOD/10	+ + +	

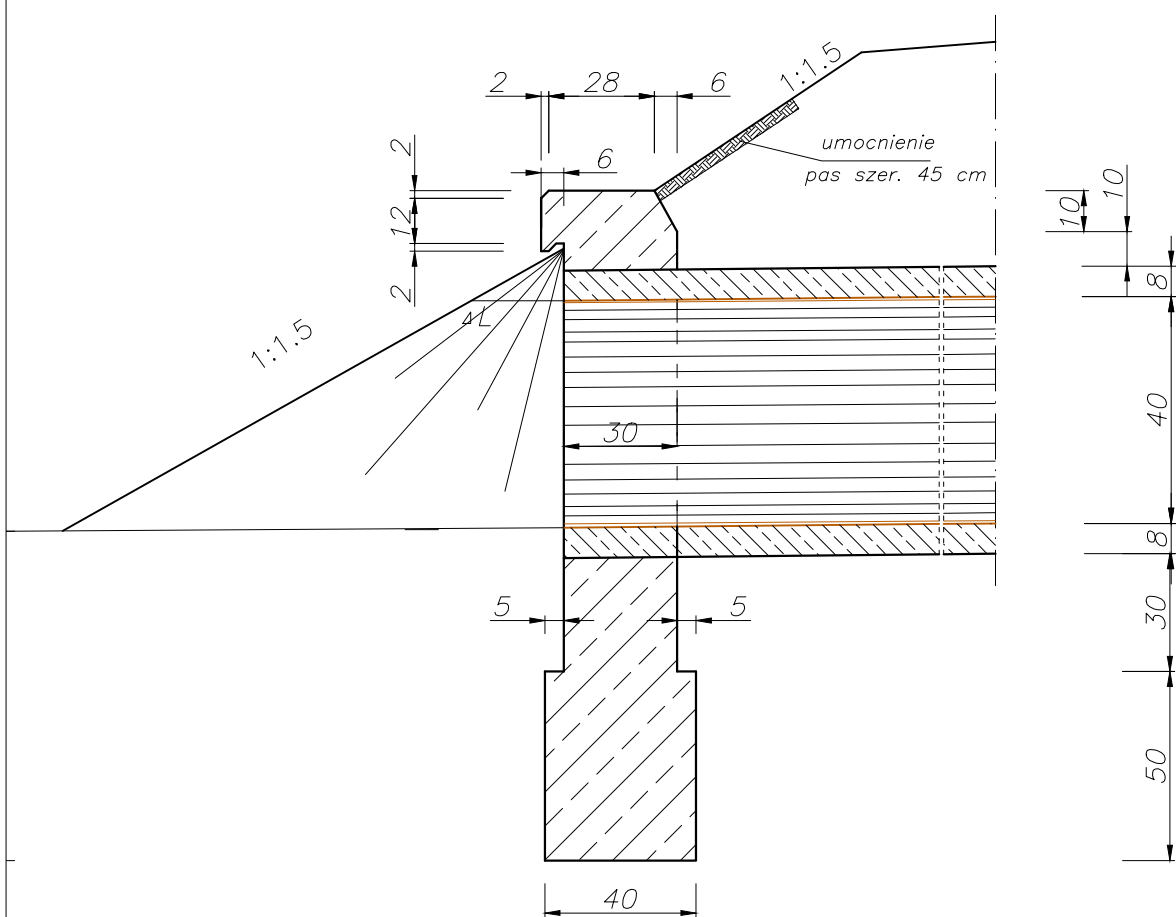


ZJAZD INDYWIDUALNY - PRZEKRÓJ A-A
skala 1:10



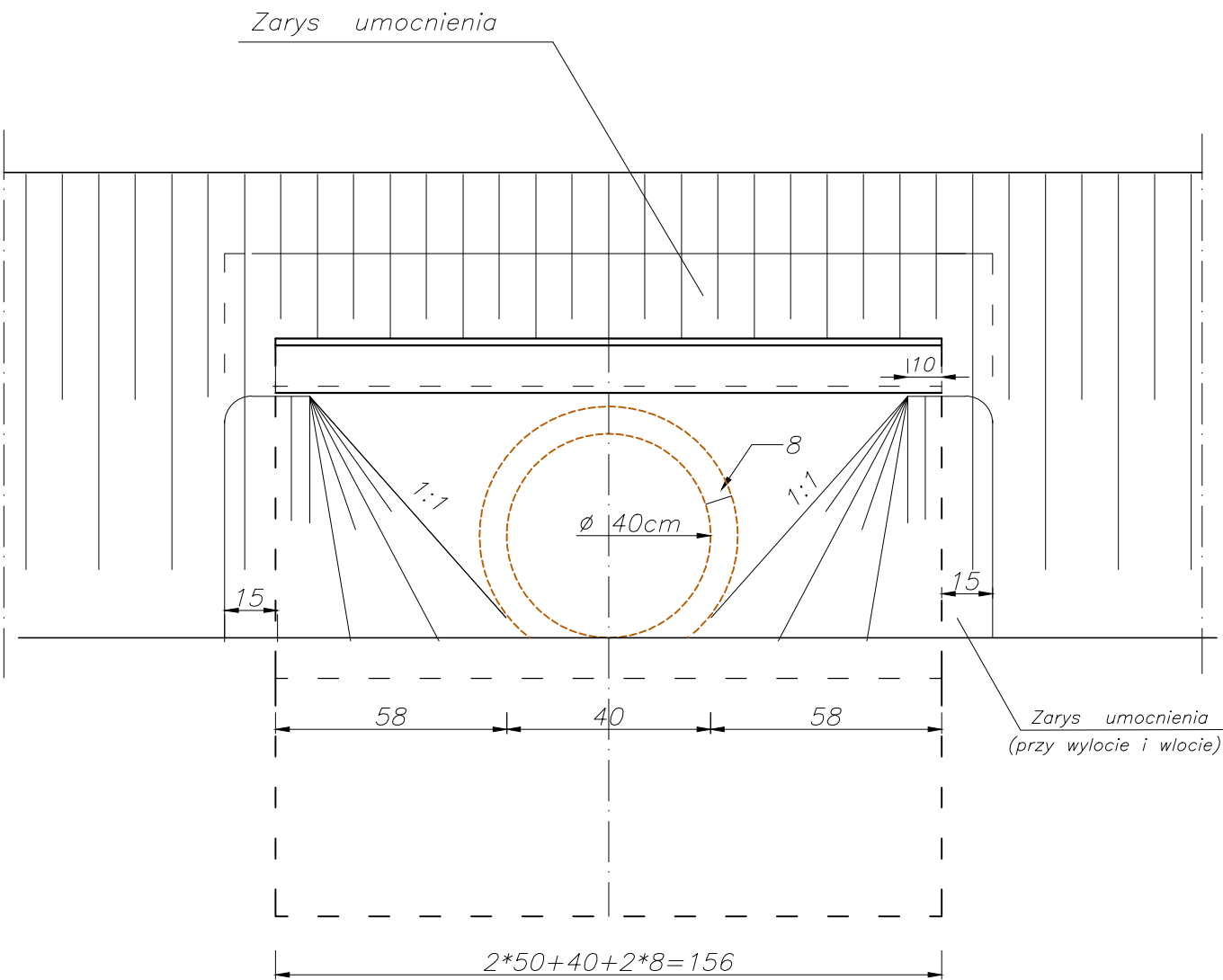
1. KRAWĘŻNIK BETONOWY 15*30
2. PODSYPKA CEM-PIASKOWA GR. 5 cm
3. ŁAWA BETONOWA Z OPOREM C12/15
4. KOSTKA BRUKOWA BETONOWA KOLOROWA GR. 8 CM
5. PODBUDOWA Z KRUSZYWA ŁAMANEGO STAB. MECH.
– GR. 15 CM– DLA ZJAZDU INDYWIDUALEGO
6. GRUNT STABILIZOWANY CEM. 2.5MPA GR. 10 CM
7. KOSTKA BRUKOWA BETONOWA GR. 6 CM
8. OPORNIK BETONOWY 12X25 CM
9. OBRZEŻE BETONOWE 8X30 CM
10. HUMUS Z OBSIANIEM TRAWĄ, WARSTWA GR. 10 CM

inwestor:	POWIAT PRZASNYSKI 06-300 Przasnysz, ul. Św. St. Kostki		
Jednostka projektowa:	WILECh Spółka Cywilna 06-400 Ciechanów, ul. Akacjowa 5		
Tytuł opracowania: PRZEBUDOWA CIĄGU DRÓG POWIATOWYCH NR 3232W DOBRZANKOWO-FIAKOWO-WYRĄB KARW., 3233W DOBRZAKOWO+HELENOWO+BOGATE W RAMACH NPPDL			
Tytuł rysunku: ZJAZD INDYWIDUALNY PRZEZ CHODNIK		Skala: schemat	
Projektował: W. Łysko upr. nr. 153/93/Os	Podpis:	Branża: Drógowa	Data: wrzesień 2014r.
Sprawdził: mgr inż. L. Klicki upr. nr.MAZ/0008/POOD/10	Podpis:	Branża: Drógowa	Rys. nr: 5



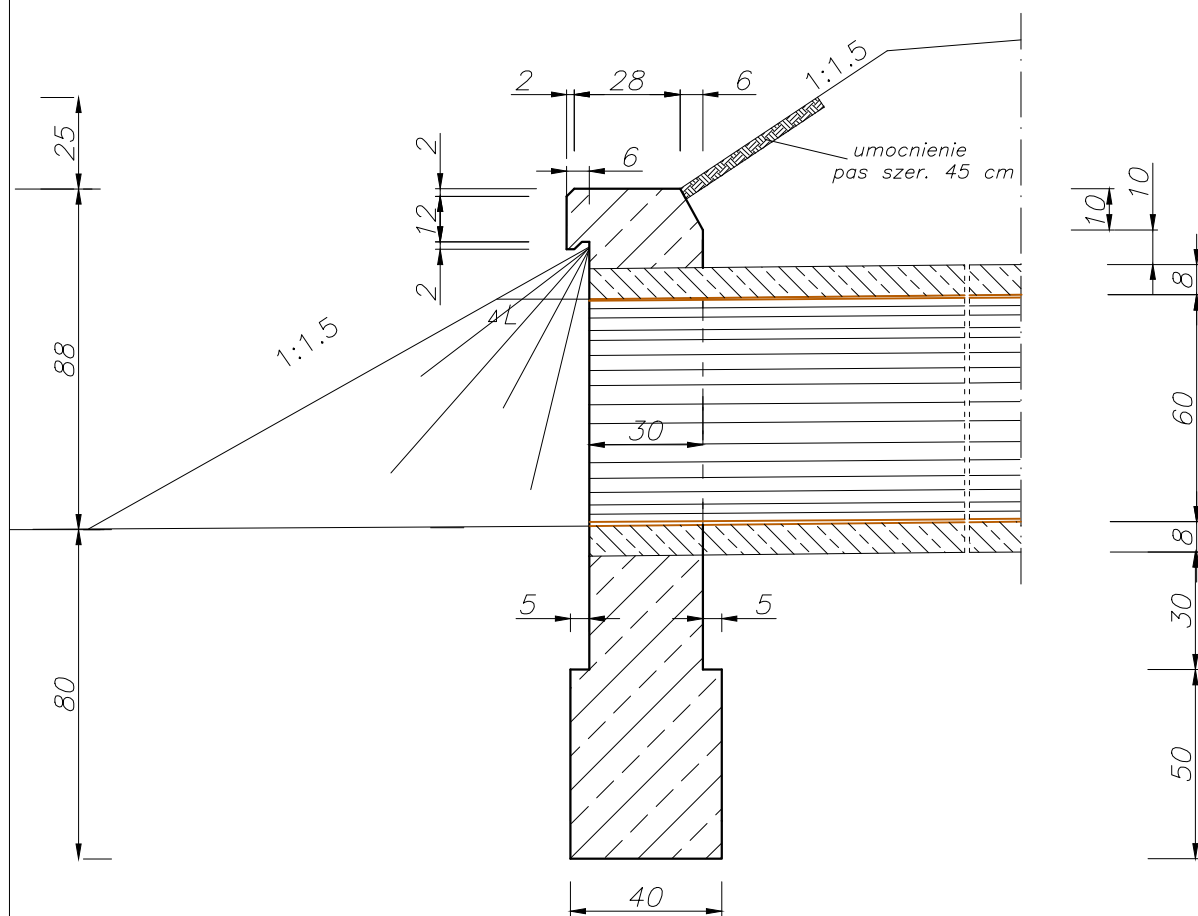
BETON C 25/30

ZESTAWIENIE BETONU DLA JEDNEGO WLOTU–WYŁOTU ŚCIANKOWEGO	
1. Objętość betonu :	
a) ścianki wlotu	0,30 m ³
b) fundamentu	0,45 m ³ .



Rozwiązanie przepustu adaptowane w oparciu o "Katalog typowych prefabrykowanych przepustów rurowych" Transprojekt W-wa 1987/94

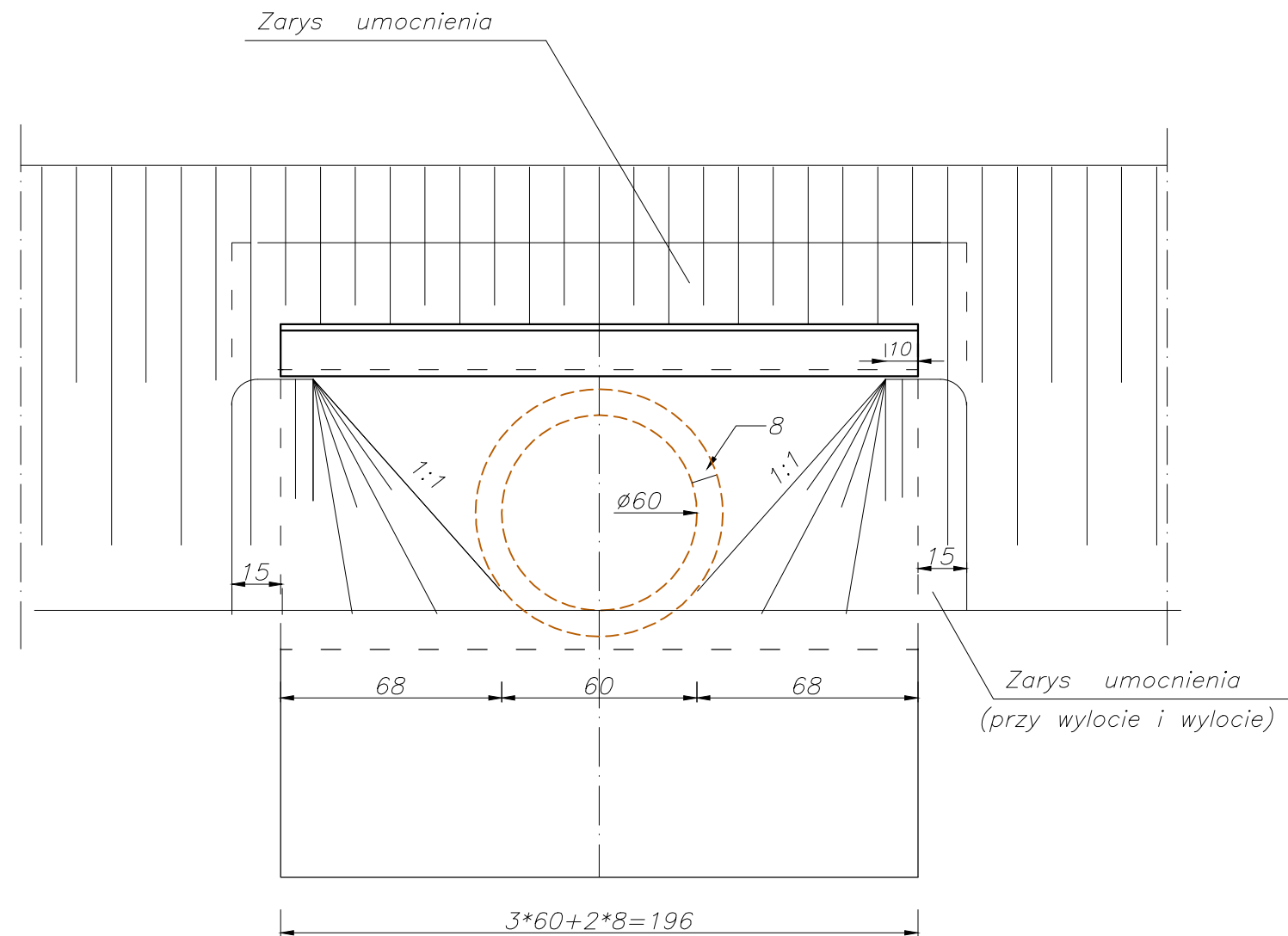
INWESTOR	 POWIAT PRZASNYSKI 06-300 Przasnysz, ul. Św. Stanisława Kostki 4		
JEDNOSTKA PROJEKTOWA	WILECh Spółka Cywilna 06-400 Ciechanów, ul. Akacjowa 5 		
ZAMIERZENIE BUDOWLANE	PRZEBUDOWA CIĄGU DRÓG POWIATOWYCH NR 3232W DOBRZANKOWO - FIJAŁKOWO - WYRĄB KARWACKI, NR 3233W DOBRZANKOWO - HELENOWO - BOGATE W RAMACH NPPDL		
TYTUŁ RYSUNKU	PRZEPUST Ø 40 CM Z RUR PEHD - CIANKI CZOŁOWE		
STADIUM	PROJEKT BUDOWLANY		
Nr rys. 6	skala: 1:20	data: wrzesień 2014r	
	Imię i nazwisko	Uprawnienia	Podpis
PROJEKTOWAŁ	tech. Wiktor Łysko	w spec.konst.–inż. w zakr. dróg 153/93 /Os	
SPRAWDZIŁ	mgr inż. Lech Klicki	w specjalności drogowej MAZ/0008/POOD/10	



BETON C 25/30

ZESTAWIENIE BETONU
DLA JEDNEGO WLOTU-WYLOTU
ŚCIANKOWEGO

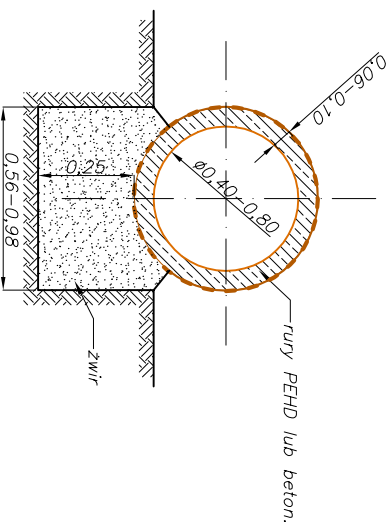
1. Objętość betonu :
- a) ścianki wlotu 0,56 m³
 - b) fundamentu 0,42 m³.



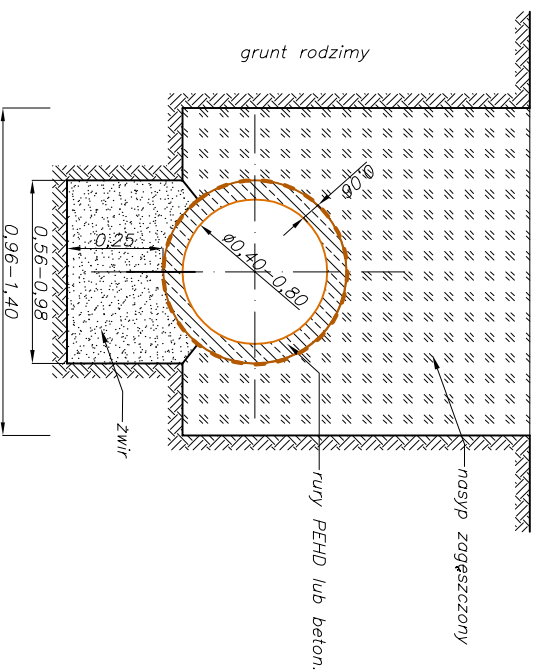
Rozwiązanie przepustu adaptowane w oparciu o "Katalog typowych prefabrykowanych przepustów rurowych" Transprojekt W-wa 1987/94

INWESTOR	 POWIAT PRZASNYSKI 06-300 Przasnysz, ul. Św. Stanisława Kostki 4		
JEDNOSTKA PROJEKTOWA	WILECh Spółka Cywilna 06-400 Ciechanów, ul. Akacjowa 5 		
ZAMIERZENIE BUDOWLANE	PRZEBUDOWA CIĄGU DRÓG POWIATOWYCH NR 3232W DOBRZANKOWO - FIJAŁKOWO - WYRĄB KARWACKI, NR 3233W DOBRZANKOWO - HELENOWO - BOGATE W RAMACH NPPDL		
TYTUŁ RYSUNKU	PRZEPUST Ø 60 CM Z RUR PEHD - CIANKI CZOŁOWE		
STADIUM	PROJEKT BUDOWLANY		
Nr rys. 7	skala: 1:20	data: wrzesień 2014r	
	Imię i nazwisko	Uprawnienia	Podpis
PROJEKTOWAŁ	tech. Wiktor Łysko	w spec.konst.-inz. w zakr. dróg 153/93 /0s	
SPRAWDZIŁ	mgr inż. Lech Klicki	w specjalności drogowej MAZ/0008/POOD/10	

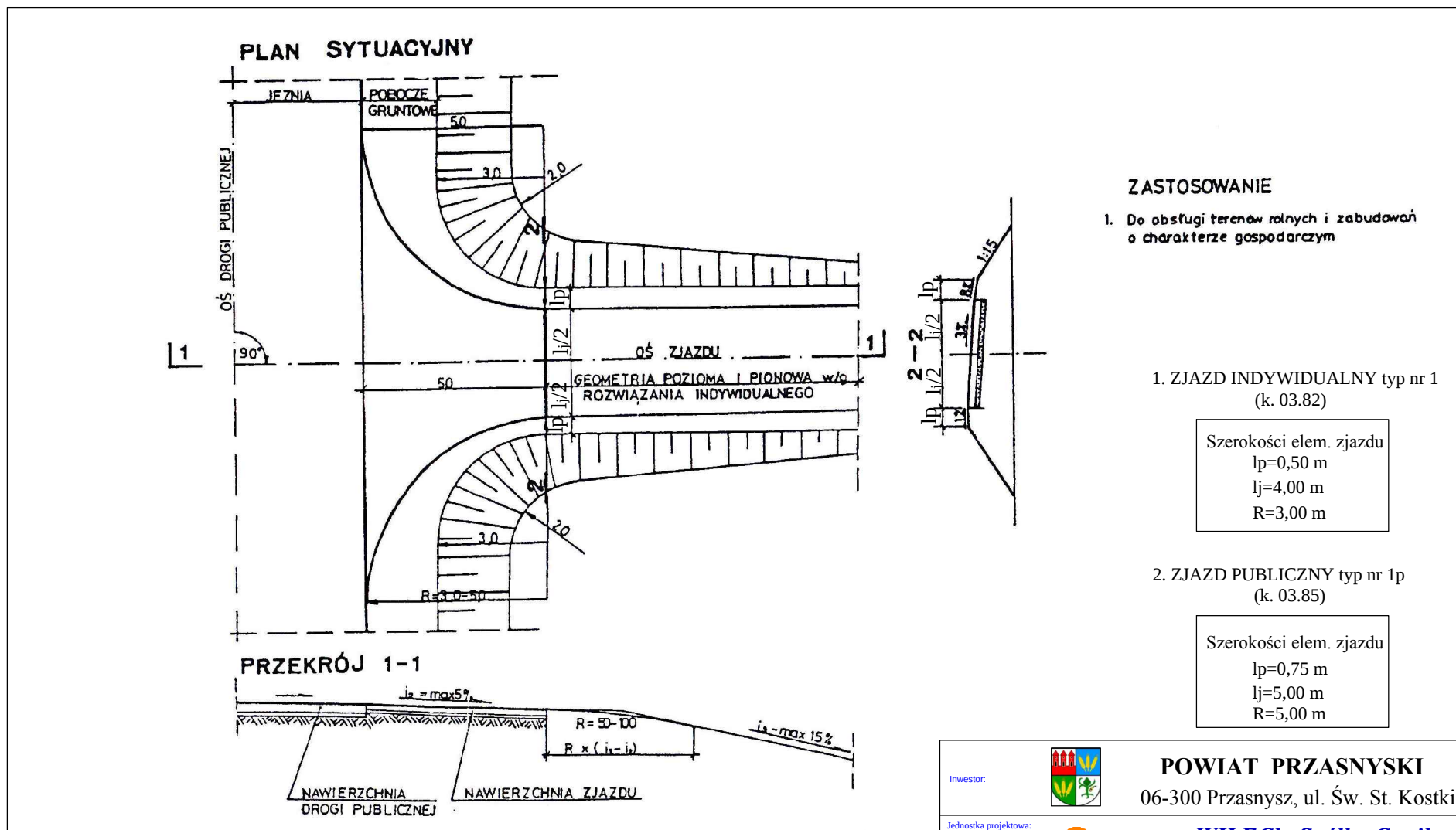
1. Posadowienie rur w przepięście jednootworowym



2. Sposób układania rur w wykopie



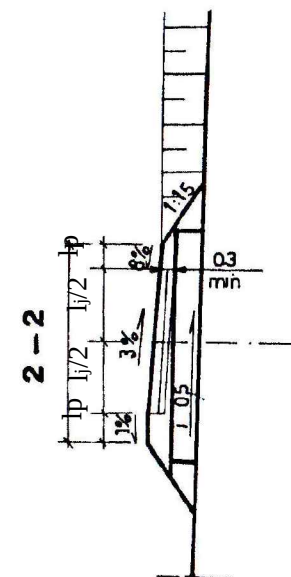
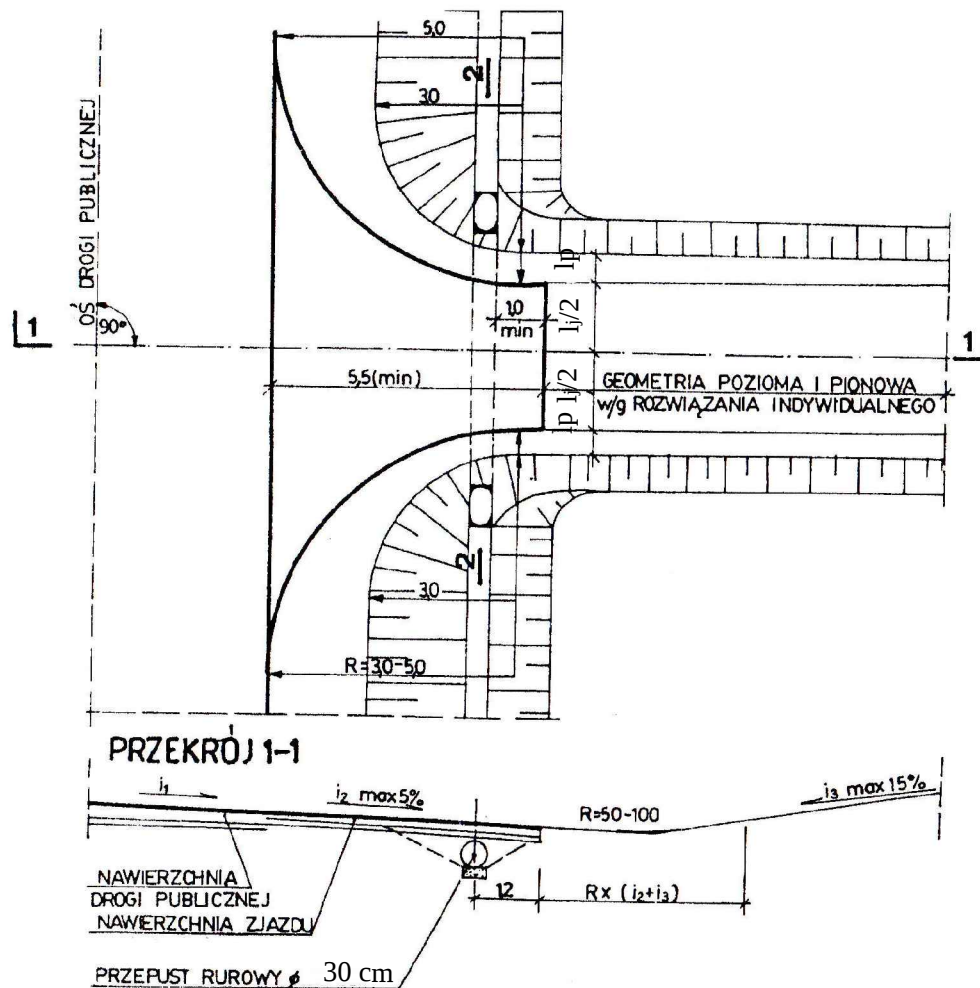
INWESTOR	 POWIAT PRZASNYSKI 06-300 Przasnysz, ul. Św. Stanisława Koski 5		
JEDNOSTKA PROJEKTOWA	 WILECH Spółka Cywilna 06-400 Ciechanów, ul. Akcyjowa 5 		
ZAMIERZENIE BUDOWLANE	PRZEBUDOWA CIĄGU DRÓG POWIATOWYCH NR 3232W DOBRZANKOWO - FIJAŁKOWO - WYRĄB KARWACKI, NR 3233W DOBRZANKOWO - HELENOWO - BOGATE W RAMACH NPPDL		
TYTUŁ RYSUNKU	POSADOWIENIE PRZEPUSTOWYCH RUR PEHD I BETONOWYCH		
STADIUM	PROJEKT BUDOWLANY		
Nr p/s. 9	skala: 1:20	data: wrzesień 2014r	
	Imię i nazwisko	Uprawnienia	Podpis
PROJEKTOWAŁ	tech. Wiktor Łysko	w spec.konst.-inż. w zokr. drog 153/93 /0s	
SPRAWDZIŁ	mgr inż. Lech Kłicki	w specjałności drogowej MAZ/0008/P000/10	



Opracowano w oparciu o Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych wydany przez Centralne Biuro Projektowo-Badawcze Dróg i Mostów "TRANSPROJEKT" - karta 03.82, karta 03.85

Inwestor:				POWIAT PRZASNYSKI	
Jednostka projektowa:				06-300 Przasnysz, ul. Św. St. Kostki	
Tytuł opracowania:		PRZEBUDOWA CIĄGU DRÓG POWIATOWYCH NR 3232W DOBRZANKOWO-FIAKOWO-WYRĄB KARW., 3233W DOBRZAKOWO+HELENOWO+BOGATE W RAMACH NPPDL			
Tytuł rysunku: ZJAZDY- INDYWIDUALNY I PUBLICZNY W NASYPIE				Skala: schemat	
Projektował: W. Łysko upr. nr. 153/93/Os		Podpis:		Branża: Drogowa	
Data: wrzesień 2014		Podpis:		Branża: Drogowa	
Sprawdził: mgr inż. L. Klicki upr. nr.MAZ/0008/POOD/10		Podpis:		Rys. nr: 10	

Opracowano w oparciu o Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych
wydany przez Centralne Biuro Projektowo Badawcze Dróg i Mostów
"TRANSPROJEKT" - karta 03.83 i karta 03.86



1. Do obsługi terenów rolnych
i zabudowań o charakterze
gospodarczym

1. ZJAZD INDYWIDUALNY
(k. 03.83)

Szerokości elem. zjazdu
lp=0,50 m
lj=4,00 m
R=3,00 m

2. ZJAZD PUBLICZNY
(k. 03.86)

Szerokości elem. zjazdu
lp=0,75 m
lj=5,00 m
R=5,00 m



Investor:

POWIAT PRZASNYSKI
06-300 Przasnysz, ul. Św. St. Kostki



Jednostka projektowa:

WILECh Spółka Cywilna
06-400 Ciechanów, ul. Akacjowa 5

Tytuł opracowania:

PRZEBUDOWA CIĄGU DRÓG POWIATOWYCH NR 3232W
DOBRZANKOWO-FIAKOWO-WYRĄB KARW.,
3233W DOBRZAKOWO+HELENOWO+BOGATE W RAMACH
NPPDL

Tytuł rysunku: ZJAZDY- INDYWIDUALNY I PUBLICZNY W WYKOPIE

Skala:	schema:
--------	---------

Projektował: W. Łysko
upr. nr. 153/93/Os

Podpis:	
---------	--

Branża:
Drogowa

Data: wrzesień 201

Sprawdził: mgr inż. L. Klicki
upr. nr.MAZ/0008/POOD/10

Podpis:

Branża:
Drogowa

Ryc. nr:

ZESTAWIENIE ZJAZDÓW
DP nr 3232W Dobrzankowo –Wygrab Karwacki

Lp.	Pikietaż		Typ w/g K.P.E.D	Szerokość jezdni. na zjeździe m	Głębokość zjazdu m	Promień skrętu R m	Podbudowa m2	Nawierzchnia m2	Przepust rury PE-HD ø 40cm. m
	strona lewa	strona prawa							
1	2	3	4	5	6	7	8	9	12
1		0+087,70	ind. k.03.83	4,00	4,28	3,00	20,99	20,99	7,00
2		0+109,40	ind. k.03.83	4,00	2,97	3,00	15,75	15,75	7,00
3		0+140,00	ind. k.03.83	4,00	2,91	3,00	15,51	15,51	7,00
4		0+202,30	ind. k.03.83	4,00	3,25	3,00	16,87	16,87	7,00
5	0+221,70		ind. k.03.83	4,00	4,17	3,00	20,55	20,55	7,00
6		0+240,50	ind. k.03.83	4,00	3,45	3,00	17,67	17,67	7,00
7		0+262,25	ind. k.03.83	4,00	3,37	3,00	17,35	17,35	7,00
8		0+290,30	ind. k.03.83	4,00	3,52	3,00	17,95	17,95	7,00
9	0+350,90		ind. k.03.83	4,00	4,35	3,00	21,27	21,27	7,00
10		0+424,50	ind. k.03.83	4,00	3,00	3,00	15,87	15,87	7,00
11		0+523,45	ind. k.03.83	4,00	3,30	3,00	17,07	17,07	7,00
12		0+544,25	ind. k.03.82	4,00	3,40	3,00	17,47	17,47	7,00
13		0+576,55	ind. k.03.83	4,00	3,40	3,00	17,47	17,47	7,00
14	0+582,65		ind. k.03.83	4,00	4,15	3,00	20,47	20,47	7,00
15	0+628,80		ind. k.03.83	4,00	4,30	3,00	21,07	21,07	7,00
16		0+642,80	ind. k.03.83	4,00	3,40	3,00	17,47	17,47	7,00
17		0+653,10	ind. k.03.83	4,00	3,90	3,00	19,47	19,47	7,00
18		0+748,40	ind. k.03.83	4,00	3,45	3,00	17,67	17,67	7,00
19	0+816,70		ind. k.03.83	4,00	3,85	3,00	19,27	19,27	7,00
20		0+826,90	ind. k.03.83	4,00	3,65	3,00	18,47	18,47	7,00
21	0+874,40		ind. k.03.83	4,00	4,20	3,00	20,67	20,67	7,00
22	0+892,60		ind. k.03.83	4,00	4,20	3,00	20,67	20,67	7,00
23		0+907,00	publ. k.03.86	5,00	3,25	5,00	27,00	27,00	9,00
24	0+962,00		ind. k.03.83	4,00	3,75	3,00	18,87	18,87	7,00
25	1+008,40		ind. k.03.83	4,00	3,90	3,00	19,47	19,47	7,00
26	1+050,35		ind. k.03.83	4,00	4,25	3,00	20,87	20,87	7,00
27	1+114,60		ind. k.03.83	4,00	4,95	3,00	23,67	23,67	7,00
28		1+119,80	ind. k.03.83	4,00	2,30	3,00	13,07	13,07	7,00
29	1+150,25		ind. k.03.83	4,00	4,65	3,00	22,47	22,47	7,00
30		1+179,80	ind. k.03.83	4,00	3,00	3,00	15,87	15,87	7,00
31	1+249,80		ind. k.03.83	4,00	4,20	3,00	20,67	20,67	7,00
32	1+303,90		ind. k.03.83	4,00	4,70	3,00	22,67	22,67	7,00
33		1+317,25	ind. k.03.83	4,00	3,40	3,00	17,47	17,47	7,00
34		1+372,10	ind. k.03.82	4,00	3,50	3,00	17,87	17,87	7,00
35	1+379,20		ind. k.03.83	4,00	4,30	3,00	21,07	21,07	7,00
36		1+412,00	ind. k.03.83	4,00	3,30	3,00	17,07	17,07	7,00
37	1+428,30		ind. k.03.83	4,00	3,95	3,00	19,67	19,67	7,00
38	1+451,60		ind. k.03.83	4,00	3,80	3,00	19,07	19,07	7,00
39		1+458,60	ind. k.03.83	4,00	2,70	3,00	14,67	14,67	7,00
40		1+474,00	ind. k.03.83	4,00	2,90	3,00	15,47	15,47	7,00
41	1+514,10		ind. k.03.83	4,00	3,90	3,00	19,47	19,47	7,00
42		1+545,35	ind. k.03.83	4,00	3,55	3,00	18,07	18,07	7,00
43	1+550,40		ind. k.03.83	4,00	4,10	3,00	20,27	20,27	7,00
44		1+585,90	ind. k.03.83	4,00	3,45	3,00	17,67	17,67	7,00
45	1+618,90		ind. k.03.83	4,00	3,95	3,00	19,67	19,67	7,00
46		1+620,90	ind. k.03.83	4,00	3,45	3,00	17,67	17,67	7,00
47		1+654,65	ind. k.03.83	4,00	3,55	3,00	18,07	18,07	7,00
48	1+659,15		ind. k.03.83	4,00	4,00	3,00	19,87	19,87	7,00
49		1+686,30	ind. k.03.83	4,00	3,45	3,00	17,67	17,67	7,00
50	1+686,70		ind. k.03.83	4,00	4,20	3,00	20,67	20,67	7,00
51		1+780,85	ind. k.03.83	4,00	3,00	3,00	15,87	15,87	7,00
52	1+783,25		ind. k.03.83	4,00	3,85	3,00	19,27	19,27	7,00
53		1+812,60	ind. k.03.83	4,00	3,20	3,00	16,67	16,67	7,00
54	1+823,80		ind. k.03.82	4,00	4,60	3,00	22,27	22,27	7,00
55		1+893,20	ind. k.03.83	4,00	3,20	3,00	16,67	16,67	7,00
56	1+893,80		ind. k.03.83	4,00	4,10	3,00	20,27	20,27	7,00

ZESTAWIENIE ZJAZDÓW

DP nr 3232W Dobrzankowo –Wygrab Karwacki

DP nr 5252W Dobrzańkowo – wyląg Karwacki									
Lp.	Pikietaż		Typ w/g K.P.E.D	Szerokość jezdni. na zjeździe	Głębokość zjazdu	Promień skrętu R	Podbudowa	Nawierzchnia	Przepust rury PE-HD ø 40cm.
	strona lewa	strona prawa		m	m	m	m2	m2	m
1	2	3	4	5	6	7	8	9	12
57	1+924,80		ind. k.03.83	4,00	3,55	3,00	18,07	18,07	7,00
58		1+927,60	ind. k.03.83	4,00	2,55	3,00	14,07	14,07	7,00
59		1+954,15	ind. k.03.83	4,00	3,95	3,00	19,67	19,67	7,00
60		1+990,80	ind. k.03.83	4,00	4,20	3,00	20,67	20,67	7,00
61	2+015,00		ind. k.03.83	4,00	3,10	3,00	16,27	16,27	7,00
62		2+015,60	ind. k.03.83	4,00	4,35	3,00	21,27	21,27	7,00
63	2+069,40		ind. k.03.83	4,00	2,40	3,00	13,47	13,47	7,00
64		2+088,20	ind. k.03.83	4,00	3,65	3,00	18,47	18,47	7,00
65		2+140,00	ind. k.03.83	4,00	2,90	3,00	15,47	15,47	7,00
66	2+171,60		ind. k.03.83	4,00	3,25	3,00	16,87	16,87	7,00
67	3+124,90	2+171,70	ind. k.03.83	4,00	3,00	3,00	15,87	15,87	7,00
68		2+200,30	ind. k.03.83	4,00	3,70	3,00	18,67	18,67	7,00
69		2+237,40	ind. k.03.83	4,00	3,80	3,00	19,07	19,07	7,00
70	2+238,45		ind. k.03.83	4,00	3,60	3,00	18,27	18,27	7,00
71	2+289,75		ind. k.03.83	4,00	3,50	3,00	17,87	17,87	7,00
72		2+380,00	ind. k.03.83	4,00	4,30	3,00	21,07	21,07	7,00
73	2+395,20		ind. k.03.83	4,00	4,25	3,00	20,87	20,87	7,00
74		2+405,80	ind. k.03.83	4,00	4,20	3,00	20,67	20,67	7,00
75	2+435,90		ind. k.03.83	4,00	3,60	3,00	18,27	18,27	7,00
76		2+550,30	ind. k.03.83	4,00	4,30	3,00	21,07	21,07	7,00
77		2+679,15	ind. k.03.83	4,00	3,95	3,00	19,67	19,67	7,00
78	2+707,25		ind. k.03.83	4,00	3,30	3,00	17,07	17,07	7,00
79		2+751,70	publ. k.03.86	5,00	5,55	5,00	38,50	38,50	9,00
80	2+757,60		ind. k.03.83	4,00	4,00	3,00	19,87	19,87	7,00
81		2+805,05	ind. k.03.83	4,00	5,20	3,00	24,67	24,67	7,00
82	2+812,25		ind. k.03.83	4,00	4,50	3,00	21,87	21,87	7,00
83		2+827,00	ind. k.03.83	4,00	5,50	3,00	25,87	25,87	7,00
84		2+916,90	ind. k.03.83	4,00	5,80	3,00	27,07	27,07	7,00
85	2+928,70		ind. k.03.83	4,00	3,80	3,00	19,07	19,07	7,00
86	3+015,30		ind. k.03.83	4,00	3,45	3,00	17,67	17,67	7,00
87	3+068,00		ind. k.03.83	4,00	4,10	3,00	20,27	20,27	7,00
88		3+080,30	ind. k.03.83	4,00	4,95	3,00	23,67	23,67	7,00
89	3+084,90		ind. k.03.83	4,00	4,75	3,00	22,87	22,87	7,00
90		3+125,50	ind. k.03.83	4,00	2,88	3,00	15,39	15,39	7,00
91	3+293,30		ind. k.03.83	4,00	3,45	3,00	17,67	17,67	7,00
92		3+337,70	ind. k.03.83	4,00	3,15	3,00	16,47	16,47	7,00
93	3+476,10		ind. k.03.83	4,00	1,35	3,00	9,27	9,27	7,00
	-rezerwa 8 szt zjazdów		ind. k.03.83	4,00	3,50	3,00	142,96	142,96	56,00
	-rezerwa 3 szt zjazdów		publ. 03.86	5,00	5,00	5,00	107,25	107,25	27,00
Razem zjazdy k. 03.83, k. 83.82				294	343	x	1855	1855	720
Razem zjazdy k. 03.86				15	14	x	173	173	45