WYKONAWCA:	**Biuro Usług Inżynierskich** **Bartłomiej Małetka** ul. Cedrowa 22 Hipolitów, 05-074 Halinów	
PROJEKT:	**Przebudowa drogi powiatowej nr 4405W w miejscowości Trzcianka**	
LOKALIZACJA:	**Działki:** **1462, 1212 - obręb Trzcianka** **47 - obręb Brańszczyk**	
INWESTOR:	**POWIAT WYSZKOWSKI** z siedzibą Al. Róż 2, Wyszków	
FAZA:	**Projekt budowlano-wykonawczy**	
CPV:	**45 23 31 40-2, 45 23 32 20-7**	
BRANŻA:	**Drogowa**	
PROJEKTOWAŁ:	**mgr inż. Adam Krajewski** **upr. nr AG.II.4/2/7131/33/2001**	
SPORZĄDZIŁ	**mgr inż. Bartłomiej Małetka**	
Egzemplarz nr 1		

Czerwiec 2009

SPIS TREŚCI

			Strona
1	OPIS TECHNICZNY		2
	1.1	Podstawa opracowania	2
	1.2	Projekt zagospodarowania terenu	2
	1.2.1	Zakres opracowania	2
	1.2.2	Istniejące zagospodarowanie terenu	2
	1.2.3	Projektowane zagospodarowanie terenu	2
	1.3	Projekt architektoniczno-budowlany	4
	1.3.1	Stan istniejący	4
	1.3.2	Stan projektowany	4
	1.4	Uzgodnienia i opinie	11
	1.5	Załączniki	11
2	CZĘŚĆ RYSUNKOWA		12
	2.1	Projekt zagospodarowania terenu	12
	2.2	Projekt architektoniczno-budowlany	12

1 OPIS TECHNICZNY

1.1 Podstawa opracowania

- umowa z inwestorem,
- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego,
- mapa sytuacyjno-wysokościowa do celów projektowych w skali 1:500,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

1.2 Projekt zagospodarowania terenu

1.2.1 Zakres opracowania

Zakres opracowania obejmuje:

- Poszerzenie istniejącej jezdni bitumicznej do szerokości 5,5m,
- Przebudowę istniejącego chodnika,
- Budowę nowego chodnika oraz ciągu pieszo-rowerowego,
- Przebudowę istniejących przepustów oraz budowę nowych przepustu,
- Odtworzenie, przebudowę lub likwidację istniejących rowów odwadniających
- Przebudowę istniejących zjazdów publicznych i indywidualnych,
- Przebudowę skrzyżowania z drogą krajową nr 8.

1.2.2 Istniejące zagospodarowanie terenu

Przedmiotowy odcinek drogi powiatowej nr 4405W znajduje się na terenie gminy Brańszczyk (obręby Trzcianka i Brańszczyk) na odcinku od drogi krajowej nr 8 do pierwszych zabudowań miejscowości Brańszczyk. Opracowaniem objęto odcinek o długości około 2,8 km. Droga posiada jezdnię bitumiczną szerokości od 4,2 do 5,0 m z poboczami gruntowymi szerokości od 1,2 do 2,5 m. Droga biegnie przez tereny zabudowane oraz tereny rolnicze obsługując przyległy teren za pomocą zjazdów. Zjazdy do posesji posiadają różne nawierzchnie (kostka betonowa, nawierzchnia betonowa, żwirowa, tłuczniowa). Pod częścią zjazdów znajdują się istniejące przepusty. Na odcinku objętym opracowaniem znajdują się pięć przepustów pod koroną drogi (średnice od 500mm do 800 mm). Na projektowanym odcinku do drogi powiatowej dochodzą lokalne drogi gruntowe. Droga posiada chodnik jednostronny od km 0+000,00 do km 0+507,00 oraz cztery wpusty z odprowadzeniu wody do studni chłonnych. Odwodnienie drogi realizowane jest także przez rowy przydrożne. Na większości odcinka objętego opracowaniem droga posiada oświetlenie uliczne.

1.2.3 Projektowane zagospodarowanie terenu

W zakres przebudowy wchodzi poszerzenie (do szerokości 5,5m, powierzchnia 15440 m2) i wzmocnienie nawierzchni jezdni oraz budowa chodnika oraz ciągu pieszo-rowerowego (o szerokości od 1,25m do 2,5 m, powierzchnia 5382 m2) na całym odcinku objętym opracowaniem. Poszerzenie jezdni zaprojektowano w zależności od warunków lokalnych po jednej lub po obu stronach istniejące jezdni. Na całej długości projektuje się spadek jednostronny jezdni z odprowadzeniem wód opadowych do odtworzonych rowów. W ramach inwestycji wykonane zostaną także następujące prace związane z elementami odwodnienia:

- budowę nowego przepustu śr. 500mm w km 2+691,00,

- budowa przepustu śr. 500 mm w ciągu rowu prawego długości 31m od km 0 +050,00 do km 0+081,00,
- budowa przepustów na zjazdach indywidualnych (zarówno na rowie prawym jak i lewym) śr. 500mm z rur PEHD (zestawienie w załacnziku nr 2,3),
- przebudowa pięciu przepustów polegające na rozbiórce i odbudowie z zachowaniem dotychczasowych średnic oraz ze zmianą długości:
    - śr. 500 mm wymiana na rury PEHD w km 0+193
    - śr. 800 mm wymiana na rury PEHD w km 0+612
    - śr. 500 mm wymiana na rury PEHD w km 0+979,
    - śr. 500 mm wymiana na rury PEHD w km 1+178
- likwidacja wpustów z odprowadzeniem wód opadowych do studni chłonnych na odcinku od km 0+000,00 do 0+507,00.

1.3 Projekt architektoniczno-budowlany

1.3.1 Stan istniejący

Przedmiotowy odcinek drogi powiatowej nr 4405W znajduje się na terenie gminy Brańszczyk (obręby Trzcianka i Brańszczyk) na odcinku od drogi krajowej nr 8 do pierwszych zabudowań miejscowości Brańszczyk. Opracowaniem objęto odcinek o długości około 2,8 km. Droga posiada jezdnię bitumiczną szerokości od 4,2 do 5,0 m z poboczami gruntowymi szerokości od 1,2 do 2,5 m. Droga biegnie przez tereny zabudowane oraz tereny rolnicze obsługując przyległy teren za pomocą zjazdów. Zjazdy do posesji posiadają różne nawierzchnie (kostka betonowa, nawierzchnia betonowa, żwirowa, tłuczniowa). Pod częścią zjazdów znajdują się istniejące przepusty. Na odcinku objętym opracowaniem znajdują się pięć przepustów pod koroną drogi (średnice od 500mm do 800 mm). Na projektowanym odcinku do drogi powiatowej dochodzą lokalne drogi gruntowe. Droga posiada chodnik jednostronny od km 0+000,00 do km 0+507,00 oraz cztery wpusty z odprowadzeniu wody do studni chłonnych. Odwodnienie drogi realizowane jest także przez rowy przydrożne. Na większości odcinka objętego opracowaniem droga posiada oświetlenie uliczne.

1.3.2 Stan projektowany

1.3.2.1 Parametry techniczne

Przyjęto następujące parametry techniczne:

Klasa drogi – L,

Prędkość projektowa – 40 km/h (na terenie zabudowy),

Prędkość projektowa – 50 km/h (poza terenem zabudowy),

Szerokość pasa ruchu- 2,75 m,

Szerokość pobocza – 0,75 m,

Szerokość chodnika przyległego do jezdni – 1,25 m do 2,0 m,

Szerokość ciągu pieszo-rowerowego – 2,5 m.

Pozostałe, nie wyszczególnione parametry przyjęto zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne (Dz.U. 43 poz. 430).

1.3.2.2 Plan sytuacyjny

W zakres przebudowy wchodzi poszerzenie (do szerokości 5,5m) i wzmocnienie nawierzchni jezdni oraz budowa chodnika (o szerokości 1,25 do 2,0 m) lub ciągu pieszo-rowerowego (o szerokości 2,5 m) na całym odcinku objętym opracowaniem. Poszerzenie jezdni zaprojektowano w zależności od warunków lokalnych po jednej lub po obu stronach istniejące jezdni. Na całej długości projektuje się spadek jednostronny jezdni z odprowadzeniem wód opadowych do odtworzonych rowów (na większości odcinka do rowu lewego).

1.3.2.3 Trasa w planie

W rejonie skrzyżowania z DK8 projektuje się chodniki po obu stronach jezdni powiązane z istniejącymi chodnikami wzdłuż drogi krajowej. Lewy szerokości 2,0 m oraz prawy szerokości 1,25m. Projektuje się także zmianę geometrii skrzyżowania w zakresie promieni łuków tak aby zapewnić dobre warunki ruchu na skrzyżowaniu. Na odcinku od km 0+000,00 do km 0+507,00 projektuje się przebudowę istniejącego chodnika po stronie lewej. Na dalszym odcinku projektuje się budowę nowego chodnika po stronie lewej o szerokości od 1,25 m do 1,8 m lokalizowanego w miejscu istniejącego pobocza drogi lub rowu drogowego.

Na odcinku od km 2+165,00 d0 km 2+679,00 projektuje się ciąg pieszo-rowerowy po stronie lewej o szerokości 2,5 m.

Na wszystkie działki projektuje się zjazdy indywidualne w postaci przejazdów przez chodnik lub jako żwirowe tam gdzie nie projektuje się chodnika. Na działki stanowiące drogi publiczne projektuje się zjazdy publiczne.

1.3.2.4 Przekrój podłużny drogi

Rzędne projektowanej nakładki bitumicznej, poszerzeń bitumicznych i projektowanego chodnika nawiązano do rzędnych istniejącej nawierzchni bitumicznej i do terenu przyległego.

1.3.2.5 Przekrój typowy

Jako przekrój typowy przyjęto przekrój półuliczny (z chodnikiem jednostronnym) lub uliczny (odcinek w rejonie skrzyżowania z drogą krajową nr 8) ze spadkiem jednostronnym o szerokości jezdni 5,5 m oraz chodnika/ciągu pieszo-rowerowego od 1,25 m do 2,5 m.

1.3.2.6 Likwidacja barier dla niepełnosprawnych

W rejonie projektowanych przejściach dla pieszych przewidziano obniżenie krawężnika do +2cm ponad projektowaną nawierzchnię jezdni na szerokości 4,00m po obu stronach jezdni.

1.3.2.7 Warunki gruntowo-wodne

Na początkowym odcinku drogi powiatowej (od skrzyżowania z DK8 do około km 1+400,00) w profilu gruntowym przypowierzchniowo do głębokości 0,5-1,2 m p.p.t. występują piaski średnie lokalnie piaski gliniaste i piaski zaglinione, podścielone glinami. Zwierciadło wody gruntowej na rozpatrywanym odcinku występuje na głębokości od 0,7 do 1,2 m p.p.t i jest to zwierciadło swobodne położone na stropie glin, ściśle związane z wysokością opadów atmosferycznych oraz porą roku. W okresach suchych może całkowicie zanikać.

Na dalszym odcinku (od km 1+400 do końca opracowania) w podłożu gruntowym występują do głębokości 2-3 metrów głównie piaski średnie i drobne oraz piaski różnoziarniste lokalnie z soczewkami gruntów spoistych lub małospoistych. Wyjątek stanowi końcowy odcinek drogi gdzie nawiercono kurzawkę (około km 2+550,00 – km 2+600,00). Zjawisko to występuje na głębokości około od 1 do 2 m p.p.t. Poniżej kurzawki w profilu gruntowym występują piaski średnie oraz gliny. Zwierciadło wody gruntowej o charakterze swobodnym położone jest na głębokości od 1,2-2,0 m p.p.t., ściśle uzależnione od pory roku i wielkości opadów atmosferycznych.

1.3.2.8 Nawierzchnie

W ramach projektu przewiduje się wzmocnienie i częściowo przebudowę istniejącej bitumicznej nawierzchni drogi powiatowej oraz przebudowę istniejącego oraz budowę nowego chodnika przylegającego do jezdni wraz ze zjazdami indywidualnymi o nawierzchni z kostki brukowej.

Zakres stosowania poszczególnych typów konstrukcji nawierzchni pokazują rysunki PT-01-01 oraz SK-01-01 (w zakresie rozbiórek). Projektuje się następujące typy nawierzchni:

Typ-1- Konstrukcja nawierzchni jezdni (wzmocnienie istniejące nawierzchni):

Warstwa ścieralna - BA 0/12,8 (asfalt D50/70) - gr.4 cm

Warstwa wyrównawcza - BA 0/16 (asfalt D50/70) - gr. śr. 4 cm (od 3 do 6 cm)

Istniejąca nawierzchnia bitumiczna - gr. około 8 cm.

Typ-1a - Konstrukcja nawierzchni jezdni na poszerzeniu:

Warstwa ścieralna - BA 0/12,8 (asfalt D50/70) - gr.4 cm,

Warstwa wiążąca - BA 0/16 (asfalt D50/70) - gr.4 cm,

Siatka szerokości 1,0 m na połączeniu starej i nowej nawierzchni,

Warstwa podbudowy zasadniczej z BA 0/20 (asfalt D35/50)- gr. 7 cm,

Podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie - gr. 20 cm,

Stabilizacja gruntu cementem Rm=2,5 MPa gr. 15 cm.

Typ –1b - Konstrukcja nawierzchni jezdni na poszerzeniu:

Warstwa ścieralna - BA 0/12,8 (asfalt D50/70) - gr.4 cm,

Warstwa wiążąca - BA 0/16 (asfalt D50/70) - gr.4 cm,

Siatka szerokości 1,0 m na połączeniu starej i nowej nawierzchni,

Warstwa podbudowy zasadniczej z BA 0/20 (asfalt D35/50)- gr. od 3 do 10 cm,

Podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie - gr. 20 cm,

Stabilizacja gruntu cementem Rm=2,5 MPa gr. 15 cm.

Typ-2 - Konstrukcja nawierzchni jezdni w miejscach rozbiórki całości nawierzchni:

Warstwa ścieralna - BA 0/12,8 (asfalt D50/70) - gr.5 cm,

Warstwa podbudowy zasadniczej z BA 0/25 (asfalt D35/50)- gr. 9 cm,

Podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie - gr. 20 cm,

Stabilizacja gruntu cementem Rm=2,5 MPa gr. 20 cm,

Typ-3a - Konstrukcja nawierzchnia chodnika/ciągu pieszo rowerowego:

Warstwa ścieralna z kostki betonowej (typ Holland szara) - gr. 6 cm,

Podsypka piaskowa - cementowa 1:4 - gr. 3 cm,

Podbudowa z kruszywa naturalnego - gr. 10 cm,

Podłoże doprowadzone do grupy nośności G1 (E2>100 Mpa, Is>1,00).

Typ-3b - Konstrukcja nawierzchnia zjazdów przez chodnik:

Warstwa ścieralna z kostki betonowej (typ Holland czerwona)- gr. 8 cm,

Podsypka piaskowa - cementowa 1:4 - gr. 3 cm,

Podbudowa z kruszywa łamanego - gr. 15 cm,

Podłoże doprowadzone do grupy nośności G1 (E2>100 Mpa, Is>1,00).

Typ-4 - Konstrukcja nawierzchni zjazdów żwirowych:

Górna warstwa z destruktu asfaltowego z rozbiórki jezdni gr. 5 cm

(odziarnienie kruszywem łamanym do 20%)

Warstwa pospółki żwirowej gr. 15 cm

Podłoże doprowadzone do grupy nośności G1 (E2>100 Mpa, Is>1,00)

W rejonie skrzyżowania z DK8 w miejsce rozebranej istniejącej nawierzchni projektuje się następującą nawierzchnię (rys. PK-02-01 w części rysunkowej):

Warstwa ścieralna - BA 0/12,8 - gr.4 cm

Warstwa wiążąca - BA 0/16 - gr. 6 cm,

Podbudowa zasadnicza - BA 0/20 - gr. 8 cm,

Podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie - gr. 20 cm,

Podłoże doprowadzone do grupy nośności G1 (E2>120 Mpa, Is>1,03).

Przed wykonaniem poszerzenia jezdni należy wykonać rozbiórkę istniejącej nawierzchni w zakresie określonym na rys. SK-01-01.

Przed rozpoczęciem wbudowywania nowych warstw asfaltowych na istniejącej nawierzchni należy wykonać jej naprawę wymieniając spękane warstwy na całej ich grubości z uzupełnieniem mieszanką mineralno-asfaltową jak dla projektowanej warstwy wyrównawczej (konstrukcja typ 1). W przypadku stwierdzenia spękań niższych warstw asfaltowych należy je także usunąć. W przypadku odsłonięcia nawierzchni brukowej należy ją rozebrać i na dłuższych odcinkach zastąpić nową konstrukcją zgodnie z projektowaną konstrukcją typ 2 a na krótszych odcinkach zgodnie z projektową konstrukcją typ 1a lub 1b.

1.3.2.9 Odwodnienie

Odwodnienie jezdni oraz chodnika przewidziano jako powierzchniowe. W celu zapewnienia odwodnienia korpusu drogowego istniejące rowy trawiaste zostaną oczyszczone i w razie potrzeb odtworzone i przebudowane. Remontowi i przebudowie zostaną poddane także istniejące przepusty pod zjazdami i koroną drogi.

Odwodnienie jezdni zaprojektowano poprzez normatywne spadki podłużne i poprzeczne nawierzchni jezdni powierzchniowo w kierunku istniejących odtworzonych rowów przydrożnych. W przypadku konieczności odprowadzenia wód opadowych do rowu zlokalizowanego za chodnikiem projektuje się ścieki przykrawężnikowe oraz ścieki pochodnikowe z elementów betonowych odprowadzające wodę do odtworzonego rowu. Spadek chodnika zaprojektowano jako zgodny ze spadkiem jezdni.

W ramach przebudowy drogi powiatowej projektowana jest przebudowa istniejących elementów odwodnienia:

- likwidację rowu przydrożnego po stronie gdzie projektuje się chodnik (rowu lewego od km 1+178,00 do km 1+643,00 i od km 1+751,00 do km 2+690,00 oraz rowu prawego od km 2+692,00 do km 2+737,00),
- budowę nowego przepustu śr. 500mm w km 2+691,00,
- budowa przepustu śr. 500 mm w ciągu rowu prawego długości 31m od km 0 +050,00 do km 0+081,00,
- budowa przepustów na zjazdach indywidualnych (zarówno na rowie prawym jak i lewym) śr. 500mm z rur PEHD z umocnieniem skarp płytami EKO,
- remont pięciu przepustów polegające na rozbiórce i odbudowie z zachowaniem dotychczasowych średnic oraz ze zmianą długości:
    - śr. 500 mm z ruru PEHD w km 0+193

- o śr. 800 mm z rur PEHD w km 0+612 (przepust na rowie melioracyjnym)
- o śr. 500 mm z ruru PEHD w km 0+979
- o śr. 500 mm z rur PEHD w km 1+178
- o śr. 300 mm w km 2+780 umocnienie wylotu i wlotu przepustu.

- likwidacja wpustów z odprowadzeniem wód opadowych do studni chłonnych na odcinku od km 0+000,00 do 0+507,00.

W ciągu rowu odwadniającego drogi krajowej zlokalizowany jest przepust z rur PVC średnicy 500mm i długości 115m przebiegający także pod jezdnią drogi powiatowej. Przewidziano jego oczyszczenie.

1.3.2.10 Przepusty na zjazdach

Na wszystkich istniejących zjazdach projektuje się przebudowę przepustów (wymiana na rury PEHD śr. 500) zgodnie z tabelami poniżej:

Zjazdy strona prawa		
Pikietaż (km)	Szerokość (m)	Długość rur przepustu (m)
0+010.70	4,0	7,0
0+039.26	5,0	8,0
0+053,20	4,0	-
0+087.28	4,0	5,5
0+091.52	4,0	5,5
0+118.03	4,0	7,0
0+143.04	4,0	7,0
0+156.96	4,0	7,0
0+180.11	4,0	7,0
0+286.45	4,0	7,0
0+326.32	4,0	7,0
0+342.24	4,0	7,0
0+371.80	4,5	5,0
0+377.06	4,5	5,0
0+418.05	4,0	7,0
0+438.08	4,0	7,0
0+452.79	4,0	7,0
0+469.84	4,0	7,0
0+493.71	4,0	7,0
0+502.30	4,0	7,0
0+520.42	4,0	7,0
0+558.62	4,0	7,0
0+588.46	4,0	9,0
0+637.94	4,0	7,0
0+648.83	4,0	7,0
0+688.92	4,0	9,0
0+732.72	4,0	7,0
0+753.56	4,0	7,0
0+787.04	4,0	7,0
0+814.23	4,0	7,0
0+860.42	4,0	7,0
0+876.14	4,0	7,0
0+892.70	4,0	7,0
0+914.30	4,0	7,0

Zjazdy strona prawa		
Pikietaż (km)	Szerokość (m)	Długość rur przepustu (m)
1+208.38	4,0	7,0
1+231.14	4,0	7,0
1+267.28	4,0	7,0
1+276.06	4,0	7,0
1+298.87	4,0	7,0
1+313.08	4,0	7,0
1+334.36	4,0	7,0
1+359.57	4,0	7,0
1+389.16	4,0	7,0
1+424.18	4,0	7,0
1+594.42	4,0	7,0
1+639.90	4,0	7,0
1+671.77	4,0	7,0
1+687.13	4,0	7,0
1+704.36	4,0	7,0
1+735.01	4,0	7,0
1+773.55	4,0	7,0
1+807.37	4,0	7,0
1+831.85	4,0	7,0
1+865.47	4,0	7,0
1+895.00	4,0	7,0
1+909.36	4,0	7,0
1+927.60	4,0	7,0
1+942.31	4,0	7,0
1+958.74	4,0	7,0
1+974.30	4,0	7,0
1+985.73	4,0	7,0
2+021.69	4,0	7,0
2+043.53	4,0	7,0
2+145.00	4,0	7,0
2+177.50	4,0	7,0
2+203.22	4,0	7,0
2+213.55	4,0	7,0
2+243.84	4,0	7,0

0+945.76	4,5	6,0
0+950.58	4,5	6,0
0+964.22	4,3	6,0
0+968.93	4,3	6,0
1+010.70	4,0	7,0
1+036.04	4,0	7,0
1+075.77	4,0	7,0
1+095.02	4,0	7,0
1+111.00	4,0	7,0
1+132.91	4,0	9,0
1+143.39	4,0	8,0
1+166.10	5,0	9,0
1+186.79	4,0	7,0

2+265.00	4,0	7,0
2+274.50	4,0	7,0
2+285.00	4,0	7,0
2+302.50	4,0	7,0
2+327.50	4,0	7,0
2+425.00	4,0	7,0
2+452.51	4,0	7,0
2+498.57	4,0	7,0
2+527.07	4,0	7,0
2+733.33	4,0	7,0
2+743.79	4,0	7,0
2+773.00	2,5	5,5

Zjazdy strona prawa		
Pikietaż (km)	Szerokość (m)	Długość rur przepustu (m)
0+028.11	4,0	-
0+094.42	4,0	-
0+135.29	4,0	-
0+141.62	4,0	-
0+177.45	4,0	-
0+189.08	4,0	-
0+216.38	4,0	-
0+225.72	4,0	-
0+251.57	4,0	-
0+272.83	4,0	-
0+290.04	4,0	-
0+321.67	4,0	-
0+336.17	4,0	-
0+356.92	4,0	-
0+368.38	4,0	-
0+378.67	4,0	-
0+400.72	4,0	-
0+416.81	4,0	-
0+437.50	4,0	-
0+450.76	4,0	-
0+463.29	4,0	-
0+488.32	4,0	-
0+501.75	4,0	-
0+533.26	4,0	-
0+547.07	4,0	-
0+564.20	4,0	-
0+579.38	4,0	-
0+598.05	4,0	-
0+644.76	4,0	-
0+649.97	4,0	-
0+665.68	4,0	-
0+676.34	4,0	-
0+687.04	4,0	-
0+724.47	4,0	-
0+731.88	4,0	-

Zjazdy strona prawa		
Pikietaż (km)	Szerokość (m)	Długość rur przepustu (m)
1+203.79	4,0	-
1+220.81	4,0	-
1+230.79	4,0	-
1+260.36	4,0	-
1+292.25	4,0	-
1+304.05	4,0	-
1+331.63	4,0	-
1+336.12	4,0	-
1+351.16	4,0	-
1+368.07	4,0	-
1+387.50	4,0	-
1+418.81	4,0	-
1+423.86	4,0	-
1+455.28	4,0	-
1+476.48	4,0	-
1+500.04	4,0	-
1+508.07	4,0	-
1+530.20	4,0	-
1+536.28	4,0	-
1+543.28	4,0	-
1+560.61	4,0	-
1+585.74	4,0	-
1+593.35	4,0	-
1+628.21	4,0	-
1+640.29	4,0	-
1+662.25	4,0	7,0
1+683.54	4,0	7,0
1+698.89	4,0	7,0
1+714.10	4,0	7,0
1+733.10	4,0	7,0
1+764.58	4,0	-
1+793.39	4,0	-
1+805.16	4,0	-
1+817.06	4,0	-
1+834.23	4,0	-

0+751.02	4,0	-
0+771.03	4,0	-
0+786.65	4,0	-
0+803.71	4,0	-
0+820.92	4,0	-
0+837.67	4,0	-
0+851.94	4,0	-
0+859.26	4,0	-
0+880.13	4,0	-
0+909.34	4,0	-
0+940.81	4,0	-
0+959.40	4,0	-
0+991.35	4,0	-
1+014.34	4,0	-
1+043.35	4,0	-
1+060.23	4,0	-
1+082.56	4,0	-
1+106.41	4,0	-
1+121.85	4,0	-
1+126.99	4,0	-
1+145.91	4,0	-
1+171.48	4,0	-
1+198.33	4,0	-
1+884.28	4,0	-
1+911.34	4,0	-
1+993.50	4,0	-
2+004.64	4,0	-
2+025.05	4,0	-
2+044.58	4,0	-
2+055.86	4,0	-
2+073.21	4,0	-
2+084.50	4,0	-
2+089.39	4,0	-
2+112.94	4,0	-
2+132.37	4,0	-
2+146.37	4,0	-
2+184.58	4,0	-
2+207.50	4,0	-
2+245.00	4,0	-
2+272.67	4,0	-
2+288.76	4,0	-
2+367.17	4,0	-
2+387.50	4,0	-
2+419.02	4,0	-
2+442.07	4,0	-
2+455.00	4,0	-
2+478.63	4,0	-
2+526.55	4,0	-
2+548.36	4,0	-
2+567.86	4,0	-
2+707.79	4,0	7,0
2+725.98	4,0	7,0

W przypadku zjazdów istniejących wykonanych z kostki betonowej posiadających przepusty w dobrym stanie technicznym (nie wyszczególnione w tabeli) należy je oczyścić i umocnić wyloty wraz z dnem tak jak dla przebudowywanych przepustów.

1.3.2.11 Roboty ziemne

W związku z koniecznością poszerzenia jezdni oraz bodową chodnika przylegającego do jezdni konieczne będzie poszerzenie korony drogi. Spowoduje to miejscami konieczność poszerzenia obecnego nasypu i przebudowy lub likwidacji rowów przydrożnych. W zakres robót ziemnych wchodzą także prace związane z przebudową istniejących przepustów oraz zjazdów z drogi powiatowej.

1.3.2.12 Infrastruktura techniczna niezwiązana z drogą

Na projektowanym odcinku występuje następująca infrastruktura techniczna nie związaną z droga:

- podziemna linia telekomunikacyjna,
- podziemne i napowietrzne linie energetyczne NN ,
- napowietrzna linia energetyczna SN,
- kanalizacja sanitarna (śr. 200),

- gazociąg wysokiego ciśnienia,
- linia wodociągowa,
- punkty osnowy geodezyjnej.

W stosunku do wszystkich wymienionych urządzeń nie zachodzi potrzeba ich przebudowy. W związku z przebudową drogi zachodzi jedynie potrzeba regulacji pionowej zaworów wodociągowych, studni kanalizacji sanitarnej oraz punktów geodezyjnych.

W czasie prac w rejonie gazociągu wysokiego ciśnienia należy bezwzględnie przestrzegać warunków zawartych w opinii zarządcy (opinia Mazowieckiej Spółki Gazownictwa Sp. z o.o. w załączeniu).

1.3.2.13 Organizacja ruchu

W związku z przebudową drogi powiatowej zachodzi potrzeba zmiany stałej organizacji ruchu zgodnie z opracowanym i zatwierdzonym projektem będącym w posiadaniu inwestora.

1.4 Uzgodnienia i opinie

W trakcie prac projektowych uzyskano następujące uzgodnienia i opinie:

1. Uzgodnienie Zespołu Uzgadniania Dokumentacji Projektowej,
2. Uzgodnienie przebudowy skrzyżowania z drogą krajową nr 8,
3. Uzgodnienie dokumentacji przez Multimedia Polska – Południe S.A. (zarządcę linii telekomunikacyjnej zlokalizowanej w pasie drogowym),
4. Opinia Mazowieckiej Spółki Gazownictwa Sp. z o.o.

1.5 Załączniki

1. Oświadczenie projektanta,
2. Kopia uprawnień projektanta,
3. Kopia zaświadczenia o przynależności projektanta do Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa,
4. Wypis z Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego,
5. Uzgodnienie Zespołu Uzgadniania Dokumentacji Projektowej,
6. Uzgodnienie przebudowy skrzyżowania z drogą krajową nr 8,
7. Uzgodnienie dokumentacji przez Multimedia Polska – Południe S.A. (zarządcę linii telekomunikacyjnej zlokalizowanej w pasie drogowym),
8. Opinia Mazowieckiej Spółki Gazownictwa Sp. z o.o.

2 CZĘŚĆ RYSUNKOWA

2.1 Projekt zagospodarowania terenu

Mapa do celów projektowych w skali 1:500 (egzemplarz nr 1),

Od PZ-01-01 do PZ-01-08– Plan zagospodarowania terenu w skali 1:500,

2.2 Projekt architektoniczno-budowlany

O-01-01 – Plan orientacyjny,

Od PP-01-01 do PP-01-04 – Przekroje podłużne w skali 1:1000,

PT-01-01– Przekroje typowe w skali 1:50,

PK-02-01 – Przekrój konstrukcyjny nawierzchni na skrzyżowaniu z DK8w skali 1:50,

Od PRZ-01-01 do PRZ-01-02 – Przepusty przekroje w skali 1:50,

Od SK-01-01 do SK-01-03 – Szczegóły konstrukcyjne.

Załączniki

Część rysunkowa