

Załącznik nr
do decyzji o pozwoleniu na budowę
nr 220105
z dnia 22.03.2015

Obiekt: Przebudowa drogi powiatowej nr 2060B Płonka Kościelna
-dr. woj. Nr 671 w miejscowości Pszczółczyn
od km rob. 0+000 do km rob. 2+153,15

STAROSTWO POWIATOWE
w Wysokim Mazowieckiem
18-200 WYSOKIE MAZOWIECKIE, ul. Ludowa 15A
tel. (0...86) 275 24 17, 477 02 00
tel. /fax (0...86) 275 31 53

Stadium: Projekt budowlany

Inwestor: Zarząd Dróg Powiatowych w Wysokim Mazowieckiem

Grupa robót - 45200000-9 (Roboty budowlane w zakresie wznoszenia kompletnych obiektów budowlanych lub ich części oraz roboty w zakresie inżynierii lądowej i wodnej)

Klasa robót - 45230000-8 (Roboty budowlane w zakresie budowy rurociągów, linii komunikacyjnych i energetycznych, autostrad dróg lotnisk i kolei, wyrównanie terenu)

Kategoria robót - 45232130-2 (Rurociągi do odprowadzenia wody burzowej).

Kategoria robót - 45233123-7 Drogi podrzędne

Projektant: mgr inż. Marek Dembiński
techn. Marian Wojciula

Sprawdzający: techn. Leon Filipowicz

mgr inż. Marek Dembiński
Białystok, ul. Olsztyńska 5 m 15
upr. prof. inż. 22 3 5 Specj. drogi
Nr WZDP/193087 upr. 159/74
Bt 205/85

mgr inż. Marian Wojciula
budowlane do projektowania
sterowania robotami budowlanymi
działności instalacji i sieci sanitarnych
Bt 155/141 Bt/67/77

techn. Leon Filipowicz
upr. z u.s. 001.2 pkt 2 i 3 i 6
Nr ewid. WZ.D.P. 6742961306

1. OPIS TECHNICZNY ZAGOSPODAROWANIA TERENU

1.1 Przedmiot inwestycji i cel opracowania

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi powiatowej nr 2060 B Płonka Kościelna - Jeńki - Pszczółczyn - droga wojewódzka nr 671 odcinek w miejscowości Pszczółczyn od km rob. 0+000 do km rob. 2+ 153, 15 wraz z przebudową odwodnienia drogi.

1.2 Istniejący stan zagospodarowania terenu

W miejscu planowanej inwestycji znajduje się droga posiadająca pas drogowy:

1. ewidencyjny szerokości od 9,50 m do 16,00 m,
2. rzeczywisty szerokości od 10,00 m do 22,00 m.

Planowana do przebudowy droga posiada na odcinku:

1. od km rob. 0+000 do km 1 +528 przekrój uliczny o szerokości jezdni 6,00 m i nawierzchnię wykonaną z kamienia narzutowego grubości 14 ÷ 17 cm oraz chodniki posiadające nawierzchnię gruntową,
2. od km rob. 1+528 do km rob. 1+558 odcinek przejściowy z szerokości jezdni 6,00 m na szerokość jezdni 5,00 m i nawierzchnię wykonaną z kamienia narzutowego grubości 14÷17 cm oraz pobocza ziemne szerokości 1,50 m (przekrój szlakowy),
3. od km rob. 1+558 do km rob. 2+153,15 jezdnie posiada szerokość 5,00 m i nawierzchnię wykonaną z kamienia narzutowego grubości 14 ÷ 17 cm oraz pobocza ziemne szerokości 1,50 m (przekrój szlakowy),

Na odcinku objętym opracowaniem występują następujące przepusty:

1. korytkowe w km: 0+190,00; 0+341,00; 0+745,00 i 1+098,50 przewidziane do przebudowy
2. w km 0+850,00,
3. 2 \varnothing 100 cm w km 1+838,00 przewidziany do rozbiórki.

W pasie drogowym ulicy zlokalizowana jest następująca infrastruktura techniczna:

A/ Napowietrzna:

1. linia elektroenergetyczna niskiego napięcia,
2. linia telekomunikacyjna.

B/ Podziemna:

1. wodociąg,
2. kanalizacja deszczowa,
3. kable telekomunikacyjne,
4. kable energetyczne,

Nie przewiduje się przebudowy infrastruktury technicznej.

1.3 Projektowane zagospodarowanie terenu

Początek projektowanego odcinka objętego opracowaniem przyjęto na początku ogrodzenia posesji byłej Szkoły Podstawowe j w miejscowości Pszczółczyn zakładając km rob. 0+000, a koniec na początku mostu zlokalizowanym na istniejącym cieku km rob. 2+153,15. Na odcinku od km rob. 0+000 do km 1+577 przyjęto przekrój uliczny o szerokości jezdni 6,00m i szerokości chodników 2,00 m. Na odcinku od km rob. 1+572 do km 1+602 zaprojektowano odcinek przejściowy z jezdni szerokości 6,00 m na jezdnię szerokości 5,00 m.

i szerokości poboczy 1,50 m. Od km rob. 1 +602 do km 2+ 153,15 zaprojektowano przekrój szlakowy o szerokości jezdni 5,00 m i szerokości poboczy po 1,50 m. Zamiast skrzyżowania dróg w km 1+602 i w km 1+767 zaprojektowano jedno skrzyżowanie dróg w km rob. 1+733 przyjmując dla tej drogi następujące parametry - szerokość jezdni 5,00 m i szerokość poboczy 1,50 m.

Na odcinku objętym opracowaniem zaprojektowano czternaście załamań trasy o następujących parametrach podanych w poniższej tabeli;

Lp.	Km wierzchołka	Promień [m]	Krzywa lub prosta przejściowa [m]	Poszerzenie [m]	Spadek [%]	Prędkość projektowa [km/h]
1.	0+102,22	20	Pp 20	--	jedno. 4,0	30
2.	0+191,34	50	Pp 20 i Pp 11,40	--	jedno. 3,0	30
3.	0+263,64	50	Pp 11,40 i Pp 20	--	Jedno. 3,0	30
4.	0+348,88	28	20	--	jedno. 2,0	30
5.	0+468,26	85	-	--	dasz. 2,0	30
6.	0+540,52	45	20	--	jedno. 3,0	30
7.	0+669,11	150	--	--	dasz. 2,0	30
8.	0+895,64	100	--	--	dasz. 2,0	30
9.	0+983,04	900	--	--	dasz. 2,0	60
10.	1 +054,89	2300	--	--	dasz. 2,0	60
11.	1 +179,49	3700	--	--	dasz. 2,0	60
12.	1 +291,82	250	--	--	dasz. 2,0	60
13.	1 +458,99	5000	--	--	dasz. 2,0	60
14.	1 +688,36	225	--	--	dasz. 2,0	60

Odprowadzenie wód opadowych zaprojektowano powierzchniowo

- na odcinku ulicznym do istniejących studzienek ściekowych zlokalizowanymi w:
 1. km 0+190,00 istniejący przepust korytkowy należy przebudować na przykanalik \varnothing 200 mm i odprowadzić wody do istniejącego kolektora \varnothing 200 mm (odprowadzającego wodę po popłuczynach),
 2. km 0+341,00 istniejący przepust korytkowy należy przebudować na przykanalik \varnothing 200 mm i przykanalikiem odprowadzić wodę do istniejącego kolektora \varnothing 200 mm (odprowadzającego wodę po popłuczynach)
 3. km 0+745,00 istniejący przepust korytkowy należy przebudować na przepust \varnothing 400 mm, z którego wodę odprowadzi się na teren (przy takim rozwiązaniu w przyszłości będzie możliwość odprowadzenia wody opadowej przy pomocy kanału do istniejącego rowu melioracyjnego),
 4. km 0+850 do istniejącego przepustu poprzez studnię rewizyjną na istniejącym przepuscie i następnie woda odprowadzona będzie tak samo jak dotychczas
 5. km 1+098,50 istniejący przepust korytkowy należy przebudować na przepust rurowy \varnothing 40 cm i dalej woda będzie odprowadzana tak samo jak dotychczas
 6. na odcinku szlakowym projektuje się istniejący przepust 2 \varnothing 100 cm zlikwidować (km 1+838), natomiast rowy istniejące należy pogłębić i wodę odprowadzić rowami do istniejącego mostu, w km 2+153,15

Przy zastosowaniu powyższego rozwiązania sposób odwodnienia drogi nie ulega radykalnej zmianie ponieważ odprowadzenie wód opadowych na teren w km 0+745,00; 0+850,00 i 1+098,50 jest taki sam jak w obecnej chwili.

Natomiast w przyszłości pozwala to rozwiązanie na wybudowanie odcinków kanałów odprowadzających wodę opadową do rowu melioracyjnego.

1.4 Zestawienie powierzchni zagospodarowania terenu

Powierzchnię terenu objętego opracowaniem projektuje się zagospodarować w następujący sposób:

- | | |
|---|-----------------------|
| • powierzchnia nawierzchni z betonu asfaltowego drogi | 20 409 m ² |
| • powierzchnia chodników z płyt betonowych 35x35x5 cm | 5 489 m ² |
| • wjazdy na posesję z betonowej kostki brukowej | 558 m ² |
| • powierzchnia przewidziana do obsiania trawą | 7 656 m ² |

1.5 Informacje dotyczące wpisania do rejestru zabytków oraz ochrony wynikającej z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego

Teren na których realizowana jest przebudowa drogi nie jest objęty prawną formą ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej.

Powyższy teren brak jest miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

1.6 Wpływ inwestycji na środowisko

Przebudowa przedmiotowego odcinka drogi w miejscowości Pszczółczyn nie będzie miała ujemnego wpływu na środowisko. Zastosowanie na projektowanym odcinku nawierzchni z betonu asfaltowego wpłynie na zmniejszenie hałasu i zapylenia w stosunku do istniejącej nawierzchni brukowej z kamienia narzutowego. Zastosowanie nawierzchni z betonu asfaltowego będzie miało także wpływ na poprawę komfortu jazdy pasażerów samochodów poruszających się powyższą drogą.

1.7 Uwagi końcowe

Główne punkty trasy dowiązано do stałych punktów terenowych oraz dodatkowo podano współrzędne geodezyjne tych punktów.

Wysokościowo trasę opracowano w państwowym układzie wysokościowym.

Projektant:

mgr inż. Marek Dembiński
Białystok, ul. Olsztyńska 3 m 15
upr. proj. i kier. bud. w specj. drogi
Nr WZDP/19/906/ upr. 159/74
i Bl/205/85

Zespół Uzgadniania
Dokumentacji Projektowej
18 - 200 Wysokie Mazowieckie
ul. Ludowa 15A
tel. (086) 275-2542

OPINIA Nr *17/2005*.....

Na podstawie Rozporządzenia Ministra Rozwoju Regionalnego i Budownictwa z dnia 02.04.2001 r. w sprawie geodezyjnej ewidencji sieci uzbrojenia terenu oraz zespołów uzgadniania dokumentacji projektowej (Dz.U.Nr 38, poz. 455) oraz Zarządzenia Nr 12 Starosty Wysokomazowieckiego z dnia 15.11.2001 r. w sprawie powołania Zespołu do spraw uzgadniania i usytuowania projektowanych sieci uzbrojenia terenu na terenie Powiatu Wysokomazowieckiego.

Zespół Uzgadniania Dokumentacji Projektowej w Wysokim Mazowieckiem po uprzednim zbadaniu bezkolizyjności usytuowania projektowanych sieci uzbrojenia terenu z już istniejącymi i projektowanymi innymi przewodami i urządzeniami, z obiektami budowlanymi, znakami geodezyjnymi, grawimetrycznymi i magnetycznymi, zielenią wysoką, pomnikami przyrody, a także po zbadaniu ustaleń miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego na posiedzeniu w dniu *07.04.2005*..... uzgodnił/ ~~nie uzgodnił~~, uzgodnił z ~~uwagami/~~ lokalizację urządzeń inżynierskich wymienionych w protokole Nr *17/2005* z dnia *07.04.05*..... stanowiących załącznik do opinii *dotyczącej przebudowy drogi powiatowej Płonko Kościelne - Pszostajny wraz z siecią kanalizacyjną i przydrożami*

Sprawdził

Za zgodność
z oryginałem

Z up. STAROSTY
mgr inż. *Franciszek Wyszyński*

Przewodniczący Zespołu Uzgadniania
Dokumentacji Projektowej

Notatka służbowa

spisana dnia 06.01.2005 roku w sprawie wyrażenia zgody na
odprowadzanie wody do kolektora w m. Pszczółczyn.

Obecni:

Przedstawiciele Urzędu Gminy w Kobylinie Borzymach

1. Jan Wnorowski – inspektor
2. Dariusz Sikorski- inspektor

Przedstawiciele Zarządu Dróg Powiatowych w Wysokim Mazowieckiem

1. Elżbieta Musielak – z-ca Dyrektora
2. Mirosław Łuniewski- Kierownik sekcji technicznej

Projektanci :

1. Marek Dembiński
2. Leon Filipowicz

Przedstawiciele gminy wyrażają zgodę na likwidację dwóch przepustów korytkowych. na drodze powiatowej w miejscowości Pszczółczyn na odcinku od budynku szkoły do posesji nr 10 .

Wodę opadową, którą przejmowały powyższe przepusty odprowadzić do odbiornika poprzez istniejący kolektor odprowadzający wody (własność Gminy Kobylin Borzymy) z hydroforni do rowu melioracyjnego.

Na tym notatkę zakończono i podpisano.

Podpisy:

Przedst. UG Kobylin B.

Przedst. ZDP w Wys-Maz

Projektanci:

1.

1.

1.

2.

2.

2.

Za zgodność
z oryginałem

mgr inż. Marek Dembiński
Białystok, ul. Olsztyńska 3 m 15
upr. proj. i kier. bud. w specj. drogi
Nr WZDP/19/906/ upr. 159/74
I BL/205/85

1. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia

1.1 Zakres robót

Podczas przebudowy drogi powiatowej nr 2060 B Płonka – droga wojewódzka nr 671 na odcinku w m. Pszczółczyn od km rob. 0+000 do km rob. 2+153,15 planowany jest następujący zakres robót:

A. Roboty przygotowawcze:

- wyznaczenie trasy i punktów wysokościowych w terenie równinnym,
- rozebranie nawierzchni z masy mineralno – bitumicznej,
- rozebranie nawierzchni z brukowca,
- rozebranie krawężników betonowych,
- rozebranie przepustów z rur żelbetowych,
- rozebranie przepustów ramowych,
- rozebranie ścianek czołowych przepustów,
- rozebranie ław pod krawężnik.

B. Roboty ziemne:

- wykonanie wykopów,
- roboty ziemne poprzeczne,
- wykonanie nasypów,
- wykonanie wykopów pod roboty kanalizacyjne i przepusty,
- zasypanie wykopów po robotach kanalizacyjnych i przepustach.

C. Odwodnienie korpusu drogowego:

- ułożenie przepustów,
- wykonanie kanału,
- wykonanie przykanalików,
- wykonanie studni rewizyjnych,
- wykonanie studzienek ściekowych,
- wykonanie obudów wylotów kolektorów,
- regulacja studzienek i zaworów.

D. Roboty drogowe:

- wykonanie koryta mechanicznie,
- oczyszczenie warstw konstrukcyjnych mechanicznie,
- skropienie warstw konstrukcyjnych mechanicznie emulsją asfaltową,
- wyrównanie podbudowy mieszankami mineralno – bitumicznymi,
- wyrównanie podbudowy kruszywem naturalnym stabilizowanym mechanicznie,
- wykonanie nawierzchni z betonu asfaltowego,
- humusowanie i obsianie skarp,
- ustawienie znaków drogowych,
- ustawienie krawężników,
- wykonanie chodników,
- ustawienie obrzeży, wykonanie wjazdów na posesje i na pola.

1.2 Wykaz istniejących obiektów budowlanych

W miejscu prowadzenia robót związanych z przebudową drogi powiatowej nr 2060 B Płonka – droga wojewódzka nr 671 na odcinku w m. Pszczółczyn od km rob. 0+000 do km rob. 2+153,15 występują następujące obiekty budowlane:

- linia telekomunikacyjna,
- linia elektroenergetyczna niskiego napięcia,
- kable energetyczne niskiego napięcia,
- kanał deszczowy,

- wodociąg.

1.3 Elementy zagospodarowania terenu stwarzające zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi

W miejscu prowadzenia robót związanych z przebudową drogi powiatowej nr 2060 B Płonka – droga wojewódzka nr 671 na odcinku w m. Pszczółczyn od km rob. 0+000 do km rob. 2+153,15 następujące elementy zagospodarowania terenu stwarzają zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi:

- linia telekomunikacyjna,
- linia elektroenergetyczna niskiego napięcia,
- kable energetyczne niskiego napięcia,
- kanał deszczowy,

1.4 Przewidywane zagrożenia , które wystąpią podczas realizacji robót

W miejscu prowadzenia robót związanych z przebudową drogi powiatowej nr 2060 B Płonka – droga wojewódzka nr 671 na odcinku w m. Pszczółczyn od km rob. 0+000 do km rob. 2+153,15 przewiduje następujące zagrożenia, które wystąpią podczas realizacji robót:

- prowadzenie robót w pobliżu istniejących urządzeń energetycznych i telekomunikacyjny,
- roboty wykonywane w pobliżu ruchu samochodowego,
- roboty ziemne,
- prace rozbiórkowe,
- silne wiatry i huragany.

1.5 Sposób prowadzenia instruktażu

Nie wolno dopuścić do pracy pracownika nie posiadającego wymaganych kwalifikacji lub potrzebnych umiejętności do jej wykonania, a także dostatecznej znajomości przepisów oraz zasad bezpieczeństwa i higieny pracy. Pracodawca jest zobowiązany zapewnić przeszkolenie pracownika w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy przed dopuszczeniem go do pracy oraz prowadzenia okresowych szkoleń w tym zakresie. Szkolenie wstępne obejmuje:

- instruktaż ogólny,
- instruktaż stanowiskowy,
- szkolenie podstawowe.

Odbycie przez pracownika instruktażu ogólnego i podstawowego powinno być potwierdzone przez pracownika na piśmie i odnotowane w jego aktach osobowych. Szkolenie podstawowe powinno być zakończone egzaminem. Szkolenie okresowe obowiązuje osoby objęte szkoleniem podstawowym.

Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach robotniczych przechodzą szkolenie okresowe (w formie instruktażu) nie rzadziej niż raz na 3 lata, a na stanowiskach na których występuje duże zagrożenie wypadkowe nie rzadziej niż raz w roku. Pracownicy i inne osoby będący na stanowiskach kierowniczych np. mistrzowie i kierownicy podlegają szkoleniu nie rzadziej niż co sześć lat. Szkolenie okresowe winno być zakończone egzaminem.

Ważne jest, aby wszystkie rodzaje szkoleń w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy dla pracodawców i pracowników budowlanych realizowane były według programów dostosowanych pod względem formy i treści do poszczególnych rodzajów szkoleń, specyfiki zagrożeń i uciążliwości na określonym stanowisku czy grupie stanowisk.

Niezależnie od ukończonych szkoleń zatrudnieni przy wykonywaniu wykopów, szczególnie operatorzy maszyny budowlanych winni zachować szczególną ostrożność z uwagą na to, że mogą występować nie ukazane na podkładzie geodezyjnym urządzenia podziemne infrastruktury technicznej.

Przed przystąpieniem do wykonywania robót zagrażających bezpieczeństwu i zdrowi ludzi należy przeprowadzić instruktaż pracowników wykonujących te roboty. W instruktażu należy zwrócić szczególną uwagę na momenty najbardziej niebezpieczne występujące w trakcie wykonywania tego typu robót. Instruktaż należy przeprowadzić bezpośrednio przed przystąpieniem do wykonywania tych robót.

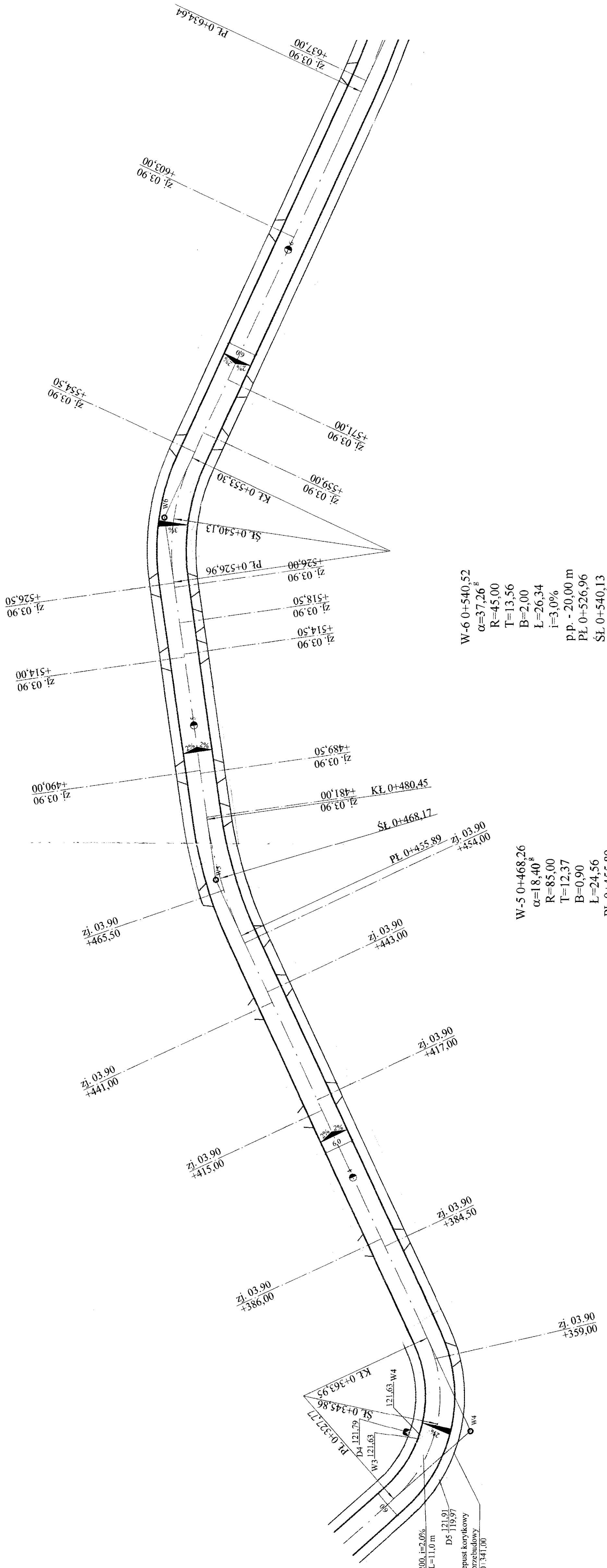
1.6 Środki techniczne i organizacyjne zapobiegające niebezpieczeństwom

Przed przystąpieniem do wykonywania robót zagrażających bezpieczeństwu i zdrowiu ludzi należy:

- przeprowadzić instruktaż pracowników,
- rozmieścić przeciwpożarowe wraz z zapewnieniem do nich dróg dojazdowych,
- rozmieścić sprzęt ratunkowy (apteczki itp.)
- oznakować granice obszarów wewnętrznych i zewnętrznych stref pracy sprzętu mechanicznego i pomocniczego,
- rozwiązać układy komunikacyjne i transportowe na potrzeby budowy oraz ogrodzenie budowy z uwzględnieniem możliwości komunikacyjnych do przyległych do budowy posesji i ulic,
- zaopatrzyć pracowników w środki ochrony osobistej stosowane przy wykonywaniu tego typu robót,
- roboty wykonywane w pasie drogowym winny być oznakowane zgodnie z zatwierdzoną organizacją ruchu na czas budowy,
- na prowadzenie robót w pasie drogi należy uzyskać zgodę zarządcy drogi.

Projektant:

mgr inż. Marek Dembiński
Białystok, ul. Olsztyńska 3 m 15
upr. proj. i kier. bud. w specj. drogi
Nr WZDP/19/906/ upr. 159/74
i BL/205/85

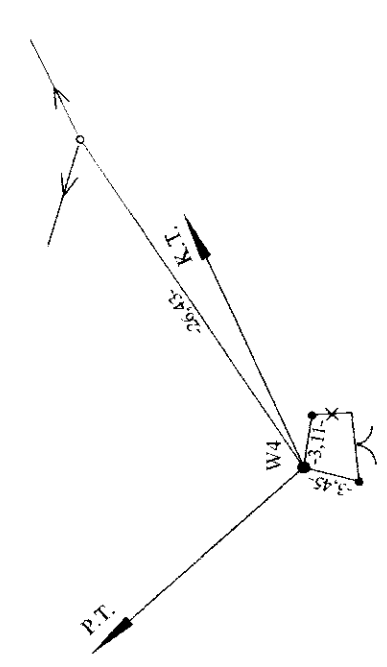
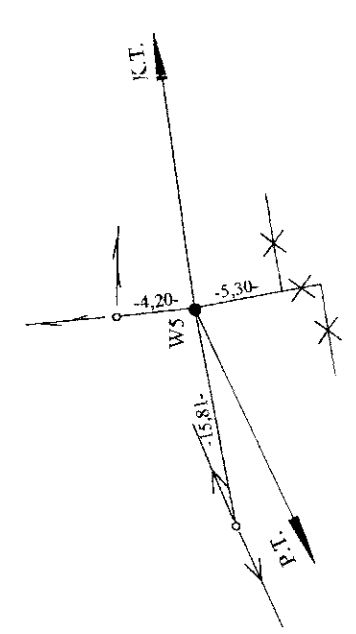
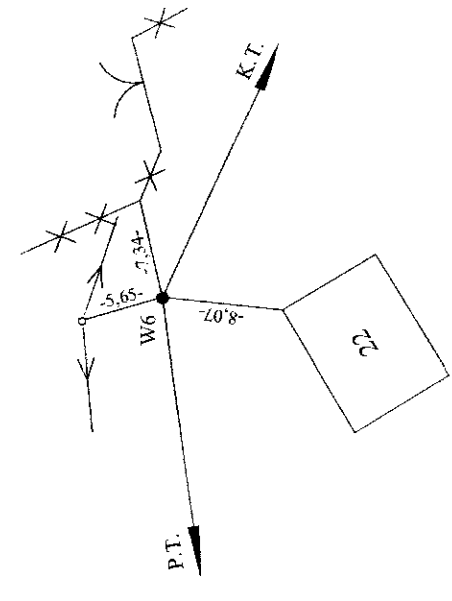


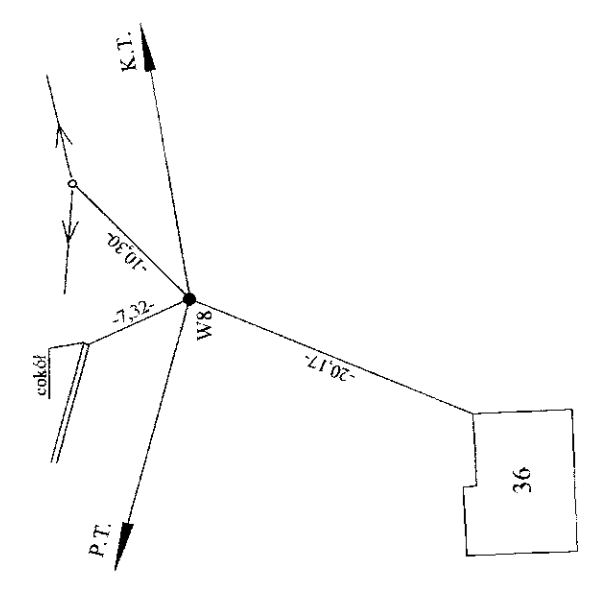
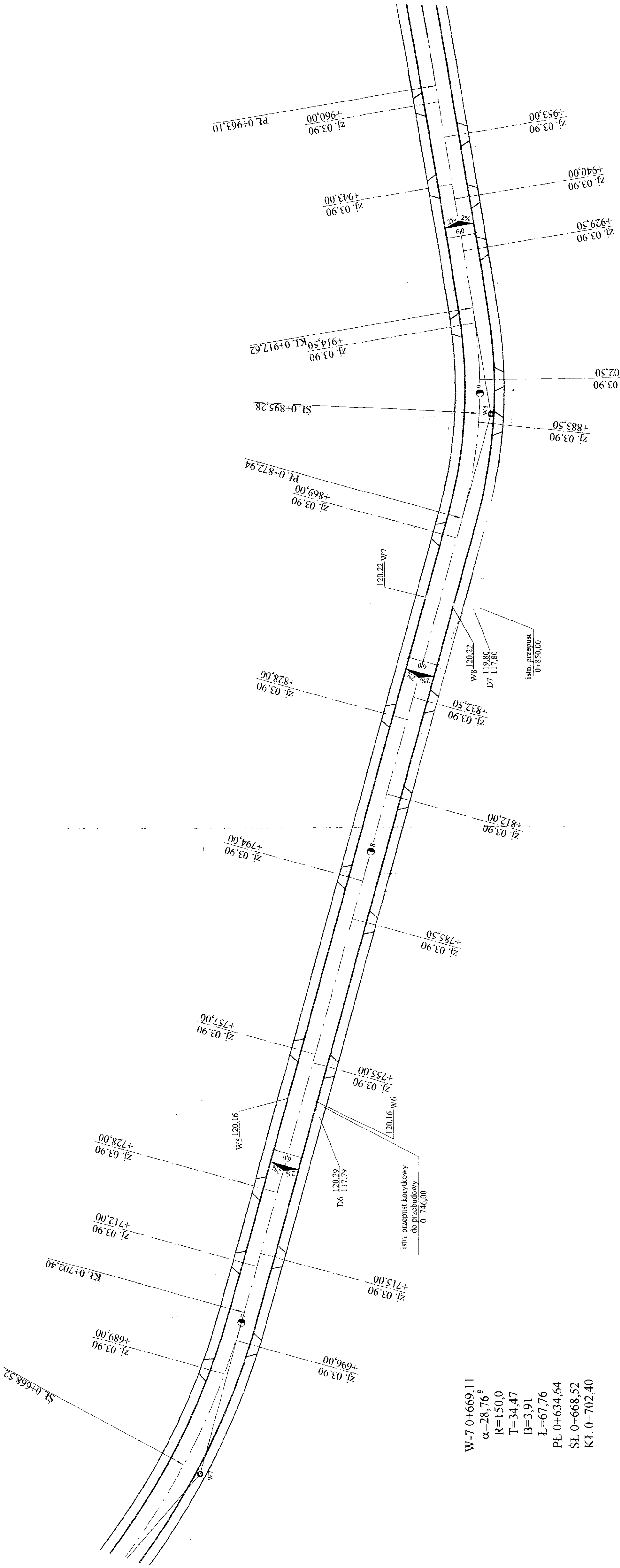
W-6 0+540,52
 $\alpha=37,26^\circ$
 R=45,00
 T=13,56
 B=2,00
 L=26,34
 i=3,0%
 p.p. - 20,00 m
 PL 0+526,96
 SL 0+540,13
 KL 0+553,30

W-5 0+468,26
 $\alpha=18,40^\circ$
 R=85,00
 T=12,37
 B=0,90
 L=24,56
 PL 0+455,89
 SL 0+468,17
 KL 0+480,45

W-4 0+348,88
 $\alpha=82,25^\circ$
 R=28,00
 T=21,11
 B=7,07
 L=36,18
 i=2,0%
 p.p. - 20,00 m
 PL 0+327,77
 SL 0+345,86
 KL 0+363,95

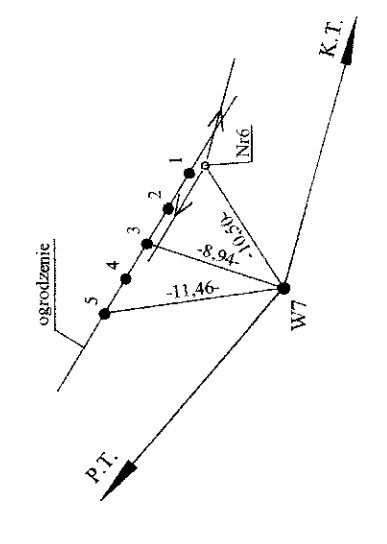
0200, i=2,0%
 L=11,0 m
 D_s 121,91
 D₄ 121,79
 W3 121,63
 W4
 istn. przepust korytkowy
 do przebudowy
 01,341,00

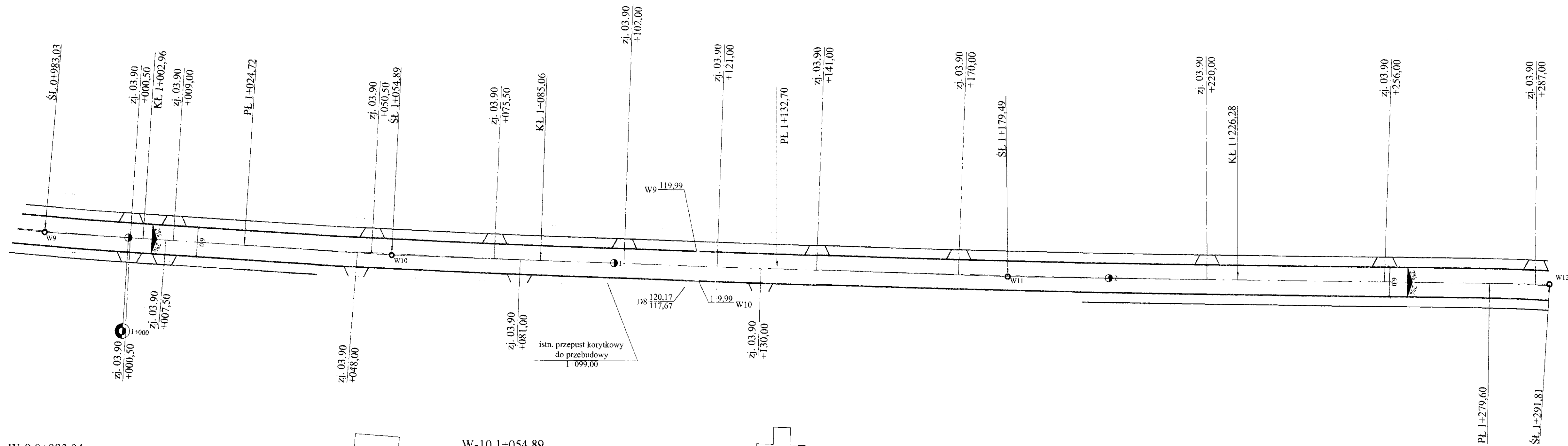




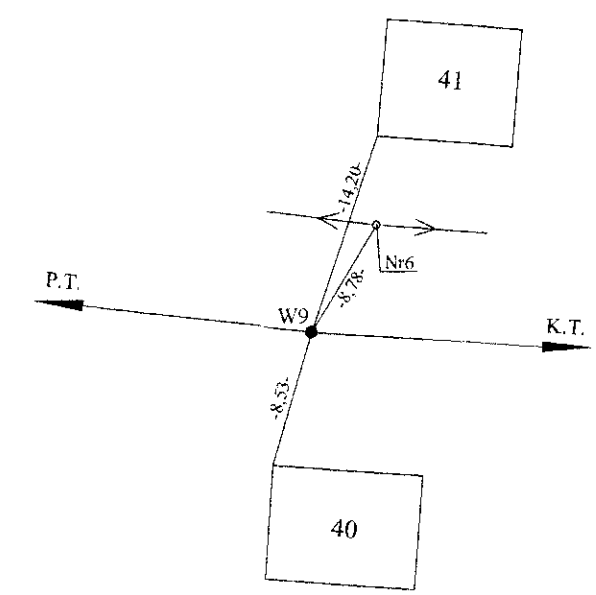
W-8 0+895,64
 $\alpha=28,44^\circ$
 R=100,0
 T=22,72
 B=2,55
 L=44,68
 PL 0+872,94
 SL 0+895,28
 KL 0+917,62

W-7 0+669,11
 $\alpha=28,76^\circ$
 R=150,0
 T=34,47
 B=3,91
 L=67,76
 PL 0+634,64
 SL 0+668,52
 KL 0+702,40

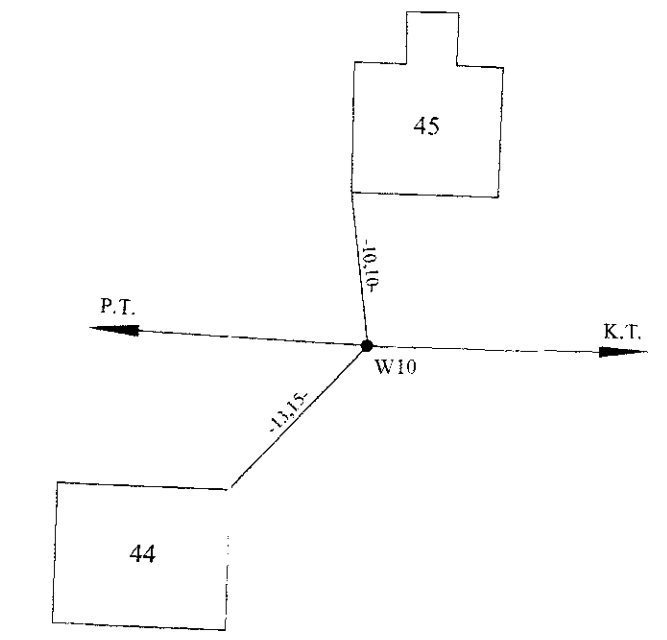




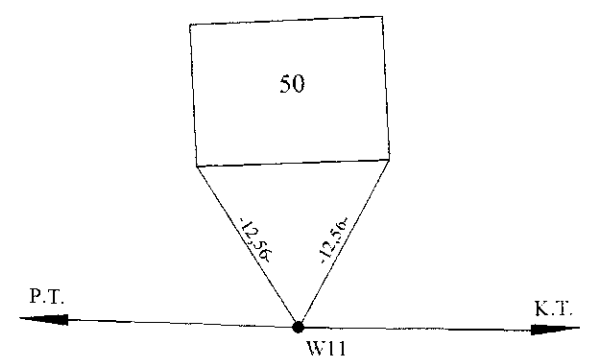
W-9 0+983,04
 $\alpha=2,82^\circ$
 R=900,0
 T=19,94
 B=0,22
 Ł=39,86
 PŁ 0+963,10
 ŚŁ 0+983,03
 KŁ 1+002,96



W-10 1+054,89
 $\alpha=1,67^\circ$
 R=2300,0
 T=30,17
 B=0,20
 Ł=60,34
 PŁ 1+024,72
 ŚŁ 1+054,89
 KŁ 1+085,06

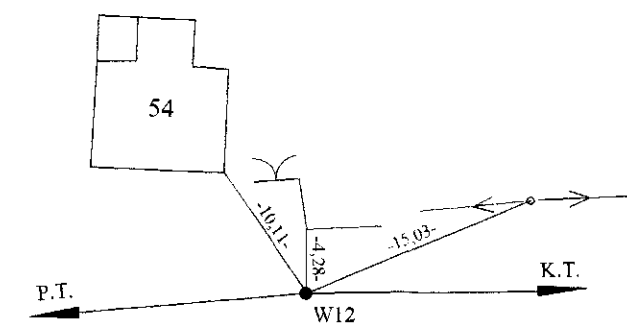


W-11 1+179,49
 $\alpha=1,61^\circ$
 R=3700,0
 T=46,79
 B=0,30
 Ł=93,58
 PŁ 1+132,70
 ŚŁ 1+179,49
 KŁ 1+226,28

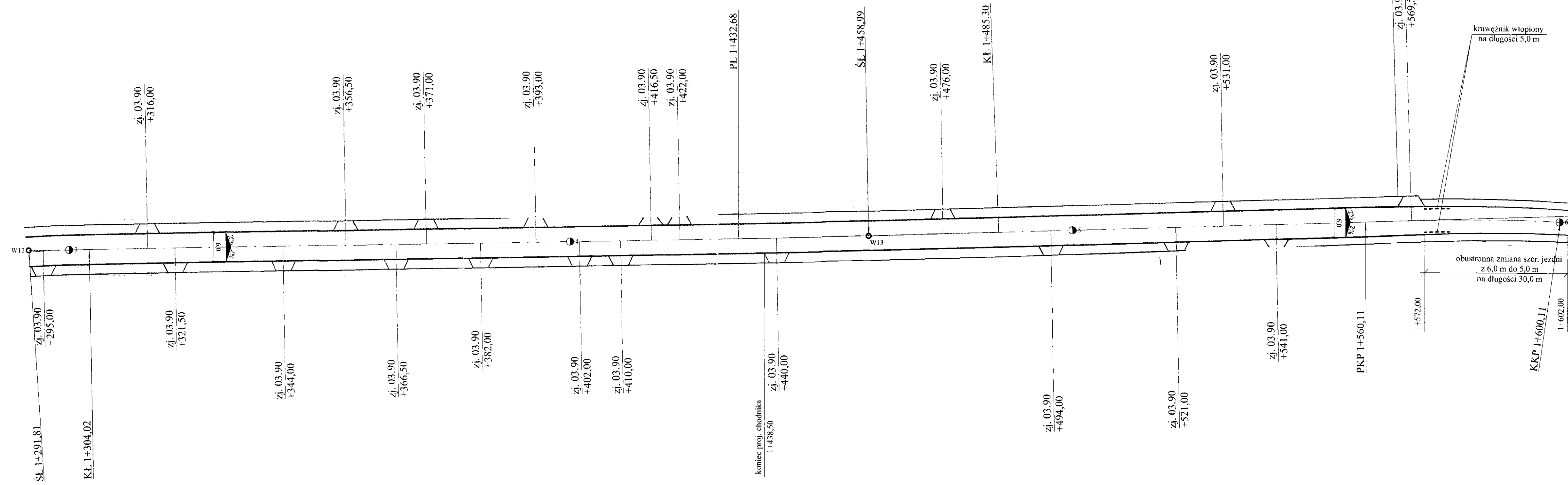
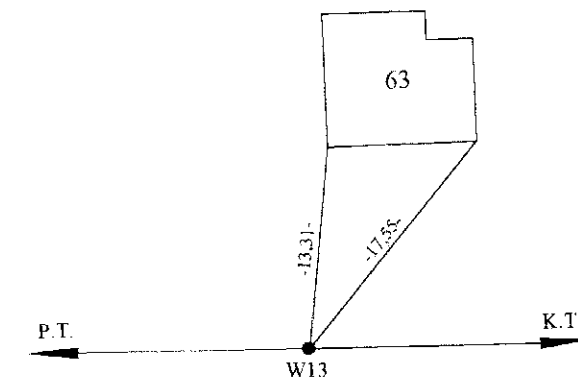


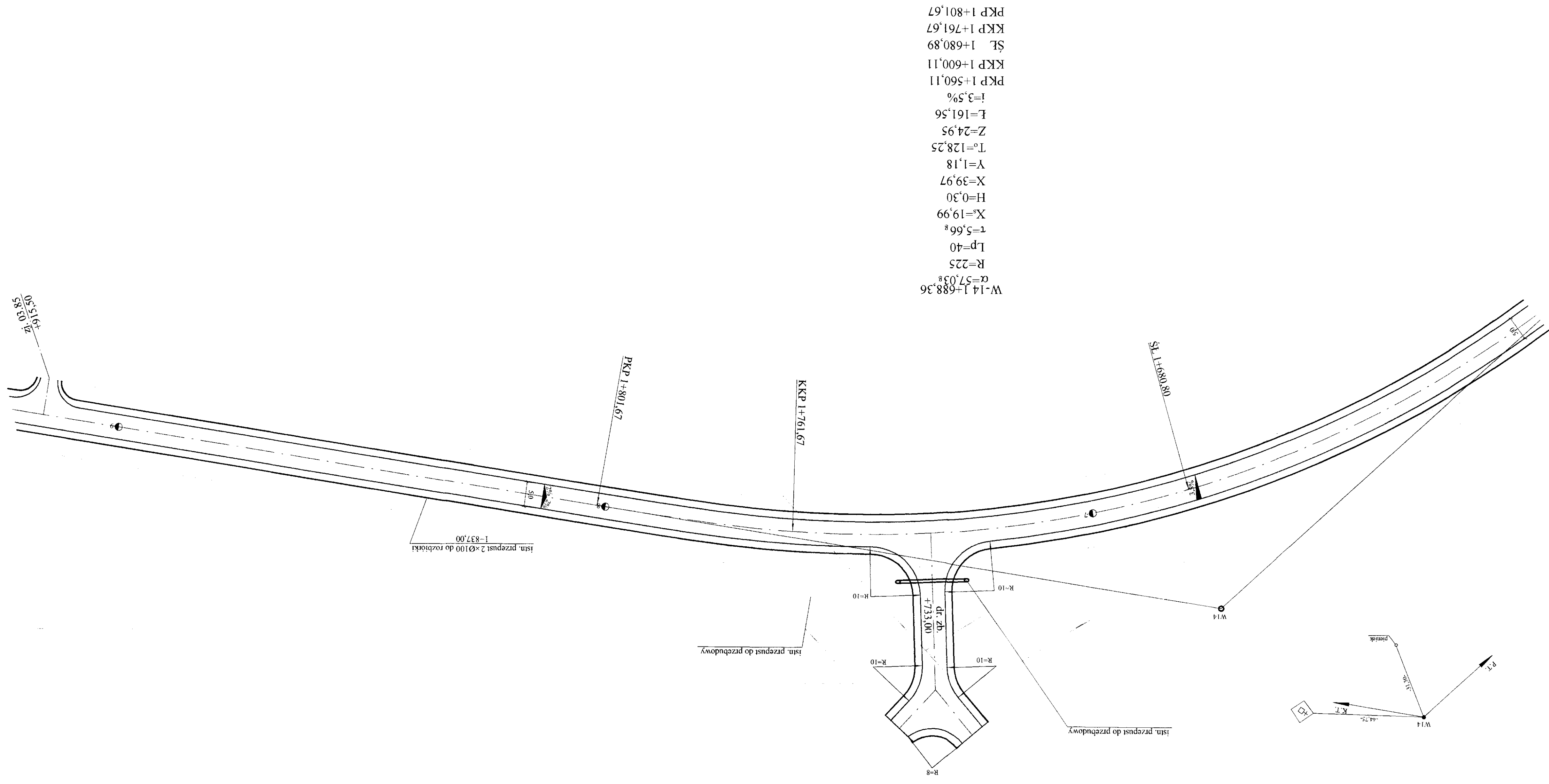
PŁ 1+279,60
 ŚŁ 1+291,81

W-12 1+291,82
 $\alpha=6,22^\circ$
 R=250,0
 T=12,22
 B=0,30
 Ł=24,42
 PŁ 1+279,60
 ŚŁ 1+291,81
 KŁ 1+304,02



W-13 1+458,99
 $\alpha=0,67^\circ$
 R=5000,0
 T=26,31
 B=0,07
 Ł=52,62
 PŁ 1+432,68
 ŚŁ 1+458,99
 KŁ 1+485,30





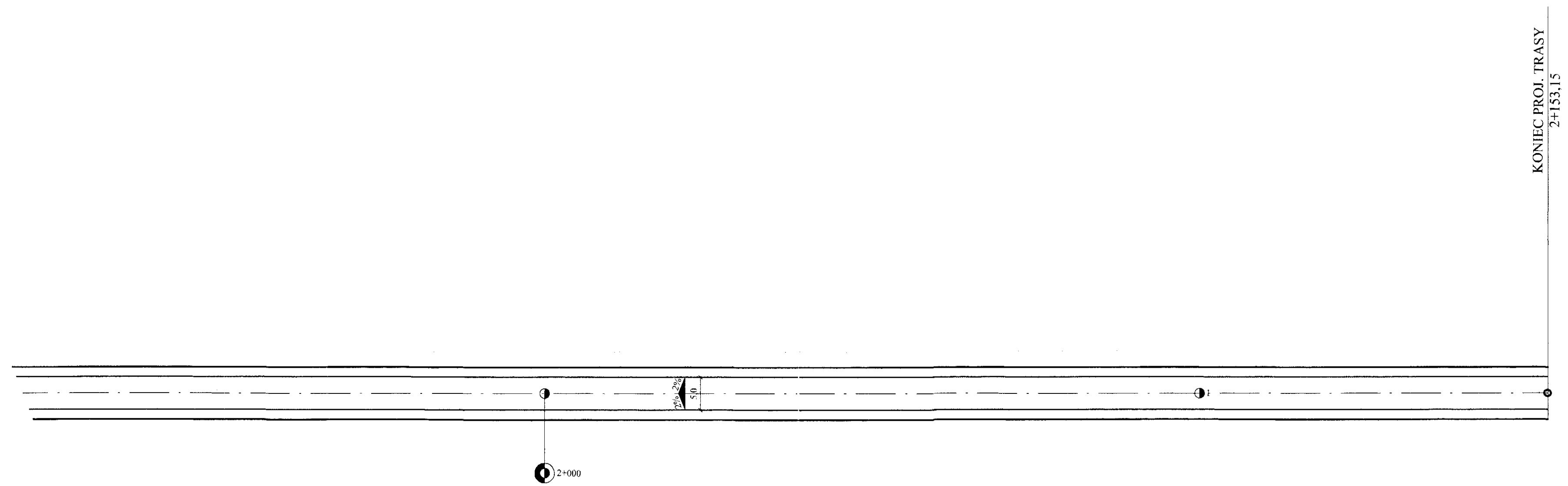
W-14 1+688,36
 $\alpha = 57,05^\circ$
R=225
Lp=40
 $\tau = 5,66^\circ$
 $X_s = 19,99$
H=0,30
X=39,97
Y=1,18
T=128,25
Z=24,95
L=161,56
i=3,5%

0,5:1,67
58,30

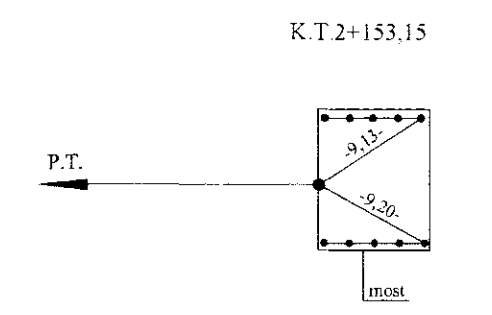
istn. przepust $\times \varnothing 100$ do rozbiórki
1-837,00

istn. przepust do przebudowy

istn. przepust do przebudowy



KONIEC PROJ. TRASY
2+153,15



1. OPIS TECHNICZNY

1.1 Przeznaczenie i program użytkowy

Droga objęta opracowaniem przeznaczona jest dla ruchu lokalnego. Początek projektowanego odcinka objętego projektowaniem przyjęto na początku ogrodzenia posesji byłej Szkoły Podstawowej w miejscowości Pszczółczyn zakładając km rob. 0+000, a koniec na początku mostu zlokalizowanym na istniejącym cieku km rob. 2+153,15. Na odcinku od km rob. 0+000 do km 1+577 przyjęto przekrój uliczny o szerokości jezdni 6,00m i szerokości chodników 2,00 m. Na odcinku od km rob. 1+572 do km 1+602 zaprojektowano odcinek przejściowy z jezdni szerokości 6,00 m na jezdnię szerokości 5,00 m. I szerokości poboczy 1,50 m. Od km rob. 1+602 do km 2+153,15 zaprojektowano przekrój szlakowy o szerokości jezdni 5,00 m i szerokości poboczy po 1,50 m. Zamiast skrzyżowania dróg w km 1+602 i w km 1+767 zaprojektowano jedno skrzyżowanie dróg w km rob. 1+733 przyjmując dla tej drogi następujące parametry szerokość jezdni 5,00 m i szerokość poboczy 1,50 m.

Na odcinku objętym opracowaniem zaprojektowano czternaście załamań trasy o następujących parametrach podanych w poniższej tabeli;

L.p.	Km wierzchołka	Promień [m]	Krzywa lub prosta przejściowa [m]	Poszerzenie [m]	Spadek [%]	Prędkość projektowa [km/h]
1.	0+102,22	20	Pp 20	--	jedno. 4,0	30
2.	0+191,34	50	Pp 20 i Pp 11,40	--	jedno. 3,0	30
3.	0+263,64	50	Pp 11,40 i Pp 20	--	jedno. 3,0	30
4.	0+348,88	28	20	--	jedno. 2,0	30
5.	0+468,26	85	--	--	dasz. 2,0	30
6.	0+540,52	45	20	--	jedno. 3,0	30
7.	0+669,11	150	--	--	dasz. 2,0	30
8.	0+895,64	100	--	--	dasz. 2,0	30
9.	0+983,04	900	--	--	dasz. 2,0	60
10.	1+054,89	2300	--	--	dasz. 2,0	60
11.	1+179,49	3700	--	--	dasz. 2,0	60
12.	1+291,82	250	--	--	dasz. 2,0	60
13.	1+458,99	5000	--	--	dasz. 2,0	60
14.	1+688,36	225	--	--	dasz. 2,0	60

1.2 Rozwiązania projektowe

1.2.1 Profile podłużne

Niweletę drogi na odcinku objętym opracowaniem zaprojektowano w ten sposób aby wykorzystać istniejącą nawierzchnię jako podbudowę. W niektórych miejscach zaszła konieczność podniesienia istniejącej niwelety wyżej niż wynikało to z grubości warstw technologicznych. Powyższe podjęte było koniecznością wyrównania poprzecznego i podłużnego drogi oraz zapewnienia prawidłowego odwodnienia drogi. Zaprojektowane spadki niwelety wahają się w granicach od 0,30 % do 2,80 %.

Załamania niwelety wypukłe o sumie spadków większym niż 1,00 % wyokrąglono łukami o promieniu 1500 m, a załamanie wklęsłe o sumie spadków większym niż 1,00 % wyokrąglono łukami o promieniu 1000 m.

1.2.2 Przekroje normalne

Za projektowano następujące typy przekrojów normalnych:

1. uliczny od km rob. 0+000 do km rob. 1+577:
 - szerokość jezdni 6,00 m,
 - szerokość chodnika 2,00 m,
 - spadek poprzeczny jezdni na prostej i niektórych łukach poziomych daszkowy 2,00 %,
 - spadek poprzeczny jezdni na niektórych łukach jednostronny zmienny %.
 - spadek poprzeczny chodnika w kierunku jezdni 2,00 %.
2. szlakowy od km rob. 1+577 do km rob. 1+602:
 - szerokość jezdni 6,00 ÷ 5,00 m,
 - szerokość pobocza 2,00 ÷ 1,50 m,
 - spadek poprzeczny jezdni na prostej daszkowy 2,00 %,
 - spadek poboczy 6,00 %.
3. szlakowy od km rob. 1+602 do km rob. 2+153,15 oraz na drodze na skrzyżowaniu w km 1+733:
 - szerokość jezdni 5,00 m,
 - szerokość pobocza 1,50 m,
 - spadek poprzeczny jezdni na prostej daszkowy 2,00 %,
 - spadek poprzeczny łuku jednostronny 3,50 %.
 - spadek poboczy 6,00 %.

1.2.3 Technologia i konstrukcja nawierzchni

Zaprojektowano następującą konstrukcję i technologię nawierzchni:

- A/ na istniejącej nawierzchni brukowej z kamienia polnego:
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego o uziarnieniu 0/12,8 wg PN-S-96025 grub. 4 cm
 - warstwa wiążąco – wyrównawcza z betonu asfaltowego o uziarnieniu 0/12,8 wg PN-S-96025 grub. wg zał. nr 4 części rysunkowej
 - warstwa wyrównawcza z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie wg PN-S-96102:1997 grub. wg zał. nr 4 części rysunkowej
 - istniejąca nawierzchnia brukowa z kamienia narzutowego grub. 14 ÷ 17 cm
- B/ na nowej budowie i poszerzeniach:
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego o uziarnieniu 0/12,8 wg PN-S-96025 grub. 4 cm
 - warstwa wiążąco – wyrównawcza z betonu asfaltowego o uziarnieniu 0/12,8 wg PN-S-96025 grub. wg zał. nr 4 części rysunkowej
 - warstwa wyrównawcza z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie wg PN-S-96102:1997 grub. wg zał. nr 4 części rysunkowej
- C/ na chodniku:
- warstwa ścieralna z płyt chodnikowych betonowych 35 x 35 x 5 cm
 - podsypka piaskowa wg BN-84/6774-04 grub. 5 cm

D/ na wjazdach i wyjazdach:

- warstwa ściernalna z kostki brukowej betonowej grub. 8 cm
- podsypka piaskowa wg BN-84/6774-04 grub. 5 cm
- podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie wg PN-S-96102: 1997 grub. 15 cm

Zaprojektowano następującą konstrukcję ustawienia krawężnika:

- krawężnik betonowy typu lekkiego 15 x 30 cm wg BN-80/6775-03/04
- podsypka cementowo - piaskowa 1:4 wg BN-84/6774-04 grub. 5 cm
- ława betonowa z oporem z betonu cementowego kl. B-10 przy krawężniku typu lekkiego 25 x 35 cm
- wypełnienie spoin zaprawą cementową

Zaprojektowano następującą konstrukcję ustawienia obrzeża betonowego:

- obrzeże betonowe niskie 20 x 6 cm wg BN-80/6775-03.03.
- podsypka piaskowa 1:4 wg BN-84/6774-04 grub. 5 cm

1.3 Odwodnienie

Zaprojektowano likwidację istniejących przepustów korytkowych w km 0+190.00; 0+341.00; 0+745.00 i 1+098.50 oraz przepustu rurowego 2 Ø 100 w km 1+838.00.

W zamian zaprojektowano odprowadzenie wody opadowej z jezdni i chodników powierzchniowo

- na odcinku ulicznym od istniejących studzienek ściekowych zlokalizowanymi w:
 1. km 0+190,00 istniejący przepust korytkowy należy przebudować na przykanalik Ø 200 mm i odprowadzić wody do istniejącego kolektora Ø 200 mm (odprowadzającego wodę po popłuczynach).
 2. km 0+341.00 istniejący przepust korytkowy należy przebudować na przykanalik Ø 200 mm i przykanalikiem odprowadzić wodę do istniejącego kolektora Ø 200 mm (odprowadzającego wodę po popłuczynach)
 3. km 0+745,00 istniejący przepust korytkowy należy przebudować na przepust Ø 400 mm, z którego wodę odprowadzi się na teren (przy takim rozwiązaniu w przyszłości będzie możliwość odprowadzenia wody opadowej przy pomocy kanału do istniejącego rowu melioracyjnego).
 4. km 0+850 do istniejącego przepustu poprzez studnię rewizyjną na istniejącym przepuscie i następnie woda odprowadzona będzie tak samo jak dotychczas
 5. km 1+098.50 istniejący przepust korytkowy należy przebudować na przepust rurowy Ø 40 cm i dalej woda będzie odprowadzana tak samo jak dotychczas
- na odcinku szlaku projektuje się istniejący przepust 2 x Ø 100 cm zlikwidować (km 1+838), natomiast rowy istniejące należy pogłębić i wodę odprowadzić rowami do istniejącego mostu, w km 2+153,15

Przy zastosowaniu powyższego rozwiązania sposób odwodnienia drogi nie ulega radykalnej zmianie ponieważ odprowadzenie wód opadowych na teren w km 0+745,00; 0+850,00 i 1+098.50 jest taki sam jak w obecnej chwili. Natomiast w przyszłości pozwala na wybudowanie odcinków kanałów odprowadzających wodę opadową do rowu melioracyjnego. W celu wyeliminowania zawiesiny mineralnej w wodach opadowych w studzienkach ściekowych i projektowanych studniach rewizyjnych zaprojektowano osadniki. Ilość wody odprowadzanej na teren nie ulegnie zmianie w stosunku do stanu istniejącego.

1.4 Wpływ inwestycji na środowisko

Przebudowa przedmiotowego odcinka drogi w miejscowości Pszczółczyn nie będzie miała ujemnego wpływu na środowisko. Zastosowanie na projektowanym odcinku nawierzchni z betonu asfaltowego wpłynie na zmniejszenie hałasu i zapylenia w stosunku do istniejącej nawierzchni brukowej z kamienia narzutowego. Zastosowanie nawierzchni z betonu asfaltowego będzie miało także wpływ na poprawę komfortu jazdy pasażerów samochodów poruszających się powyższą drogą.

1.5 Uwagi końcowe

W trakcie robót należy spełnić następujące warunki:

1. Przed przystąpieniem do robót drogowych należy wykonać wszystkie roboty związane z przebudową istniejącej i budową nowej infrastruktury technicznej.
2. Prace ziemne w promieniu 1,5 m. od kabli telekomunikacyjnych i elektroenergetycznych wykonywać ręcznie ze szczególną ostrożnością tak, żeby nie uszkodzić tych kabli. Roboty prowadzić pod nadzorem właścicieli tych urządzeń.
3. Spełnić wszystkie warunki podane w uzgodnieniach gestorów urządzeń infrastruktury technicznej.
4. Wykonać regulację istniejącego osprzętu urządzeń infrastruktury technicznej.
5. Istniejące punkty topograficzne kolidujące sytuacyjnie i wysoko z projektowaną drogą należy zlecić dla uprawnionej do tego typu prac Jednostce Geodezyjnej.

Główne punkty trasy dowiązano do stałych punktów terenowych oraz dodatkowo podano współrzędne geodezyjne tych punktów.

Wysokościowo trasę opracowano w państwowym układzie wysokościowym. Na projektowanym odcinku zlokalizowane są następujące repery państwowe i robocze:

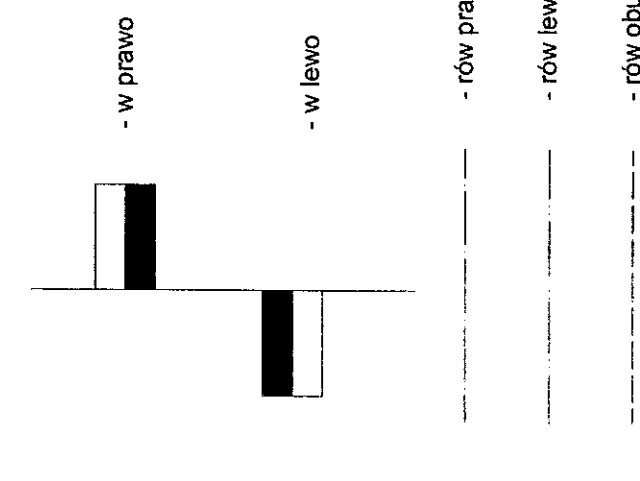
1. km rob. 0+027,50 str. lewa reper państwowy nr 2007 H = 125,88 (budynek dawnej Szkoły Podstawowej)
2. km rob. 0+416,00 str. prawa reper państwowy nr 2008 H = 122,38 (budynek mieszkalny nr 14)
3. km rob. 0+760,50 str. lewa reper państwowy nr 2009 H = 121,57 (budynek mieszkalny nr 30)
4. km rob. 1+082,50 str. lewa reper państwowy nr 2010 H = 120,99 (budynek mieszkalny nr 46)
5. km rob. 1+725,00 str. lewa reper roboczy nr 1 H = 114,74 (słupek betonowy z głowicą metalową)
6. km rob. 2+155,00 str. prawa reper roboczy nr 2 H = 114,95 (boleć metalowy w moście)

Projektant:

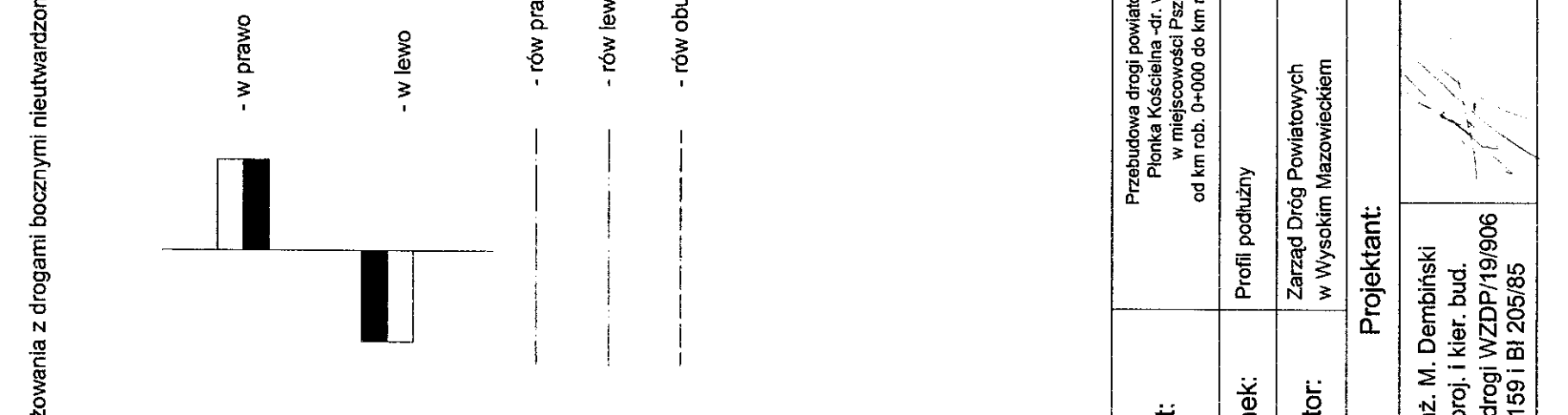
mgr inż. Marek Dembiński
Białystok, ul. Olsztyńska 3 m 15
upr. proj. i kier. bud. w specj. drogi
Nr WZDP/19/906/ upr. 159/74
BL/205/85

LEGENDA

Skazywana z dniami bocznymi niekwalifikacji



Obiekt	Przebudowa drogi powiatowej z doposażeniem i modernizacją w miejscowości Paszowice od km 0+000 do km 0+200	Załącznik	1
Rysunek	Profil podłazny	Skala:	1:100/1000
Inwestor	Zarząd Drog Powiatowych w Wysławie Mazowieckiej	Bransza:	drogowa
Projektant	Pracownia Projektowa i Inżynierska w Warszawie	Sprawdzający:	mgr inż. M. Dąbrowski mgr inż. J. Krawiec mgr inż. J. Krawiec mgr inż. J. Krawiec mgr inż. J. Krawiec nr WZDP 8445/15-16/86



PROJ. RZĘDNE NIWELEJTY

SPADKI I ŁUKI PIONOWE

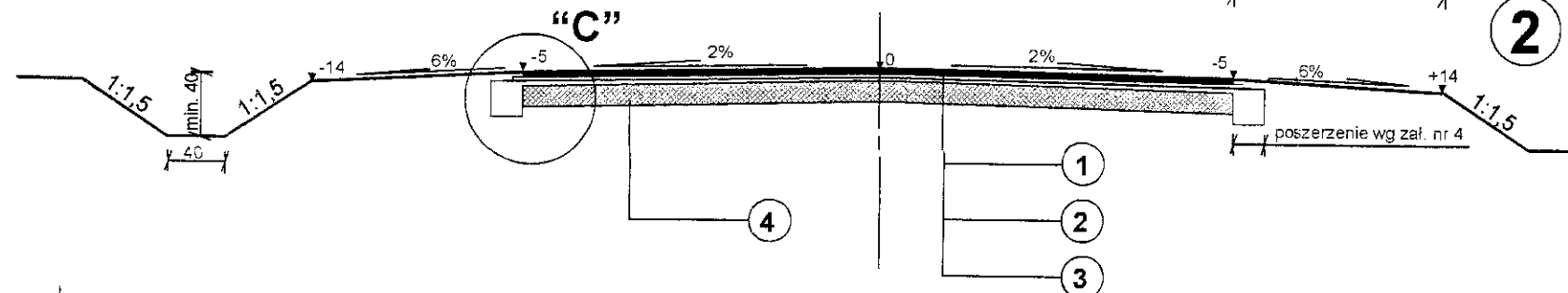
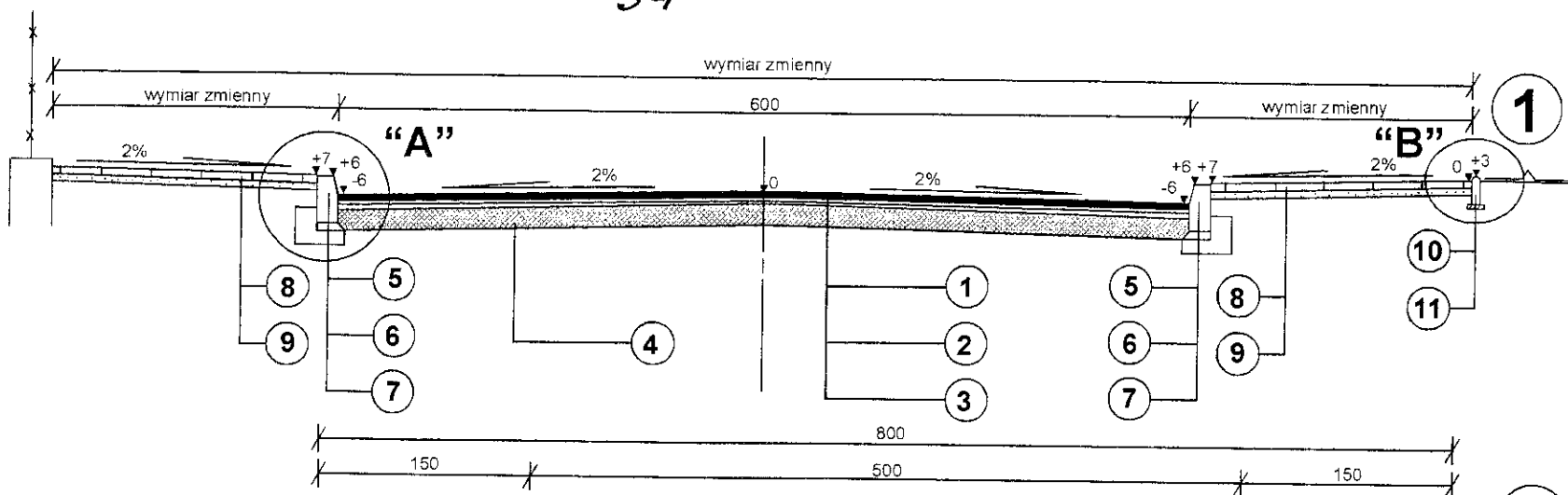
ISTNIEJĄCE RZĘDNE TERENU

PROSTE I ŁUKI POZIOME

ODLEGŁOŚCI

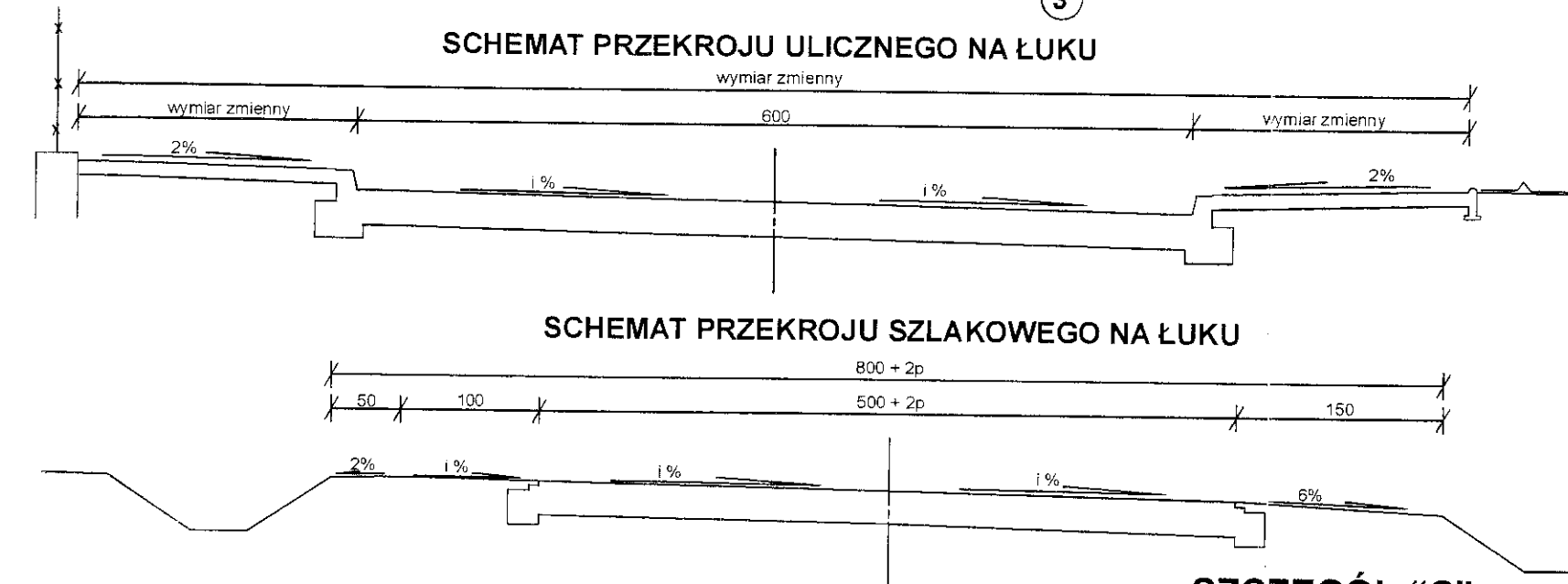
KILOMETRY I HEKTOMETRY

0+000	32.00	115.28	0.00%	115.28
0+100	32.00	115.28	0.00%	115.28
0+200	32.00	115.28	0.00%	115.28
0+300	32.00	115.28	0.00%	115.28
0+400	32.00	115.28	0.00%	115.28
0+500	32.00	115.28	0.00%	115.28
0+600	32.00	115.28	0.00%	115.28
0+700	32.00	115.28	0.00%	115.28
0+800	32.00	115.28	0.00%	115.28
0+900	32.00	115.28	0.00%	115.28
1+000	32.00	115.28	0.00%	115.28
1+100	32.00	115.28	0.00%	115.28
1+200	32.00	115.28	0.00%	115.28
1+300	32.00	115.28	0.00%	115.28
1+400	32.00	115.28	0.00%	115.28
1+500	32.00	115.28	0.00%	115.28
1+600	32.00	115.28	0.00%	115.28
1+700	32.00	115.28	0.00%	115.28
1+800	32.00	115.28	0.00%	115.28
1+900	32.00	115.28	0.00%	115.28
2+000	32.00	115.28	0.00%	115.28



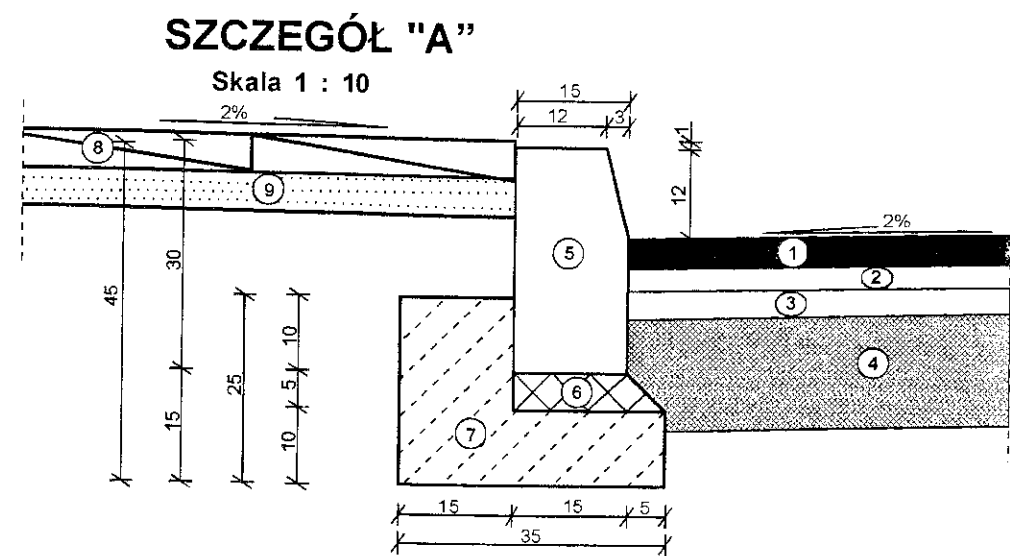
SCHEMAT PRZEKROJU ULICZNEGO NA ŁUKU

SCHEMAT PRZEKROJU SZLAKOWEGO NA ŁUKU



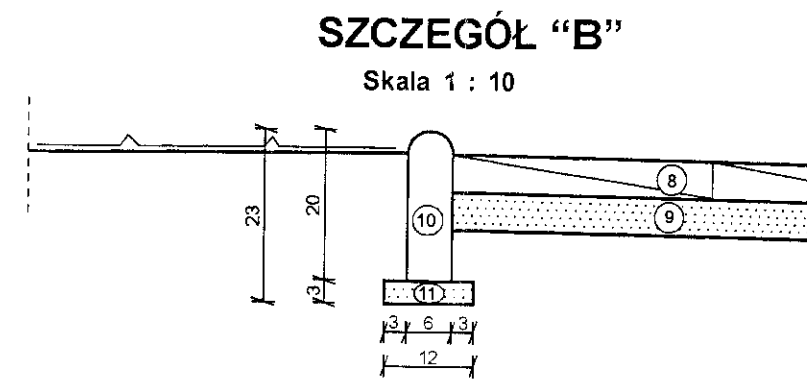
SZCZEGÓŁ "C"

Skala 1 : 10



SZCZEGÓŁ "A"

Skala 1 : 10



SZCZEGÓŁ "B"

Skala 1 : 10

LEGENDA:

- 1 - Warstwa ścierna z betonu asfaltowego grub. 4 cm wg PN-S-96025:2000
- 2 - Warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego grub. zał. nr 4 wg PN-S-96025:2000
- 3 - Warstwa wyrównawcza z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie grub. zał. nr 4 wg PN-S-96102 : 1997
- 4 - Istniejąca konstrukcja nawierzchni
- 5 - Krawężnik betonowy typu lekkiego 15x30 cm wg BN-80/6775-03.03.
- 6 - Podsyпка cementowo-piaskowa 1:4 wg BN-84/6774-04
- 7 - Ława pod krawężnik z betonu kl. B-10 wg PN-75/B-06250
- 8 - Chodnik z płytek chodnikowych betonowych 35 x 35 x 5 cm wg BN-80/6775-03.02
- 9 - Podsyпка piaskowa grub. 5 cm wg BN-84/6774-04.
- 10 - Obrzeża niskie betonowe 20x6 cm wg BN-80/6775-03.03
- 11 - Podsyпка piaskowa grub. 3 cm wg BN-84/6774-04.

LOKALIZACJA ŁUKÓW POZIOMYCH

L.p.	Km wierzchołka	Promień [m]	Krzywa lub prosta przejściowa [m]	Poszerzenie [m]	Spadek [%]	Prędkość projektowa [km/h]
1.	0+102,22	20	Pp 20	--	jedno. 4,0	30
2.	0+191,34	50	Pp 20 i Pp 11,40	--	jedno. 3,0	30
3.	0+263,64	50	Pp 11,40 i Pp 20	--	jedno. 3,0	30
4.	0+348,88	28	20	--	jedno. 2,0	30
5.	0+468,26	85	--	--	dasz. 2,0	30
6.	0+540,52	45	20	--	jedno. 3,0	30
7.	0+669,11	150	--	--	dasz. 2,0	30
8.	0+895,64	100	--	--	dasz. 2,0	30
9.	0+983,04	900	--	--	dasz. 2,0	60
10.	1+054,89	2300	--	--	dasz. 2,0	60
11.	1+179,49	3700	--	--	dasz. 2,0	60
12.	1+291,82	250	--	--	dasz. 2,0	60
13.	1+458,99	5000	--	--	dasz. 2,0	60
14.	1+688,36	225	--	--	dasz. 2,0	60

LOKALIZACJA PRZEKROJÓW

L.p.	Nr przekroju	Od km	Do km
1.	1	0+000,00	1+572,00
2.	2	1+572,00	2+153,15

Obiekt:	Przebudowa drogi powiatowej nr 2060 B Płonka Kościelna - dr. woj. Nr 671 w miejscowości Pszczółczyn od km rob. 0+000 do km rob. 2+153,15	Załącznik:	2
Rysunek:	Przekroje normalne	Skala:	1:50
Investor:	Zarząd Dróg Powiatowych w Wysokim Mazowieckiem	Branża:	drogowa
Projektant:	mgr inż. Marek Dembiński upr. proj. i kier. bud. w specj. drogi WZDP/19/906 upr 159/74 i B/L/205/85	Współpraca:	
		Sprawdzający:	techn. Leon Filipowicz upr. proj. i kier. bud. w specj. Drogi nr W.Z.D.P.8/449/15-16/66 nr 159/74 i B/L/205/85

PROJEKTANT DRÓG I MOSTÓW

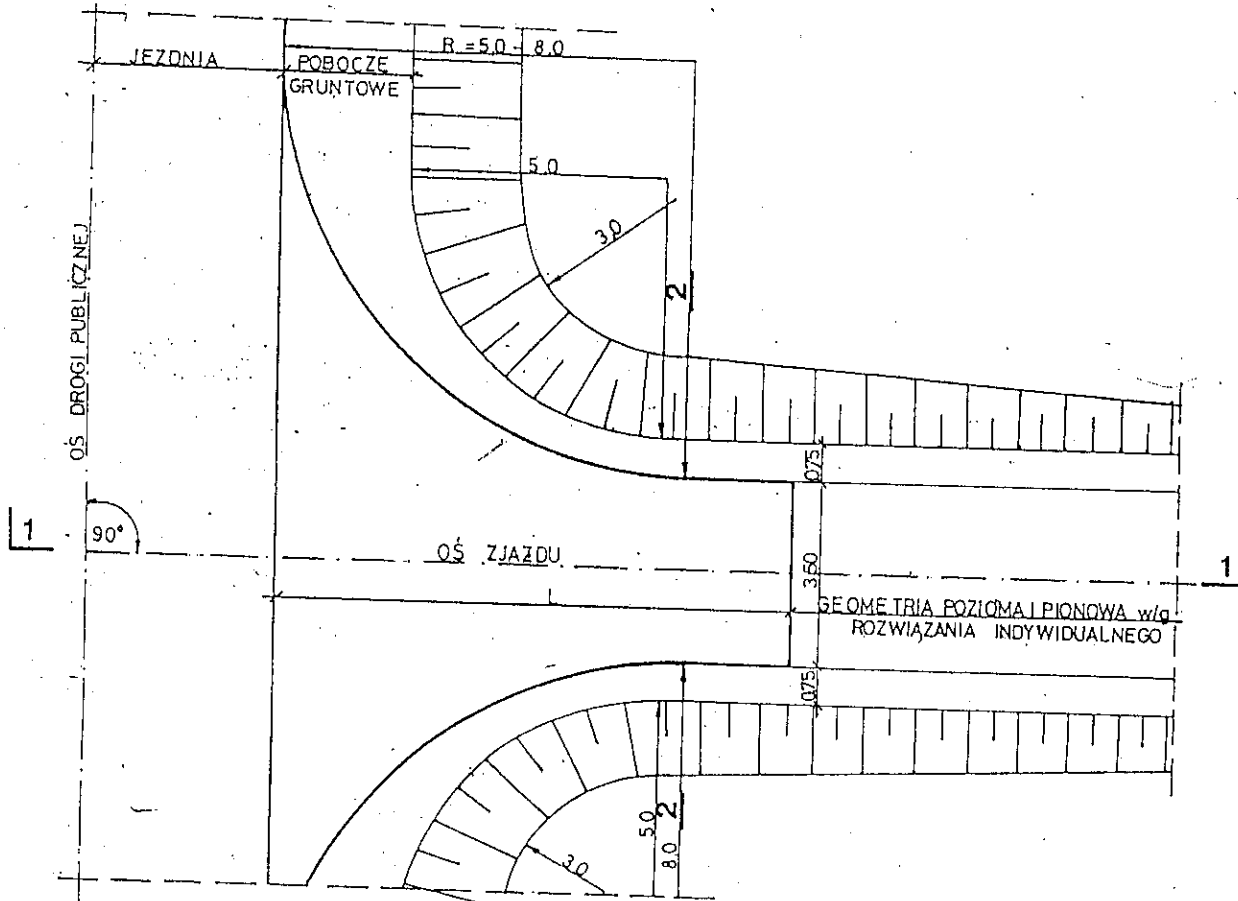
techn. Leon Filipowicz
nr. z 53 ust. 2 pkt 2 i 3 i 5 ust. 2 Zał. nr 156
Nr ewid. W.Z.D.P. 8/445/15-16/66

PLAN SYTUACYJNY

03.85

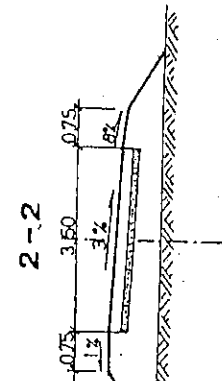
Zak. nr 5

1:100



ZASTOSOWANIE

- Do włączenia dróg polnych i zbiorczych do układu dróg publicznych.



mgr inż. Marek Dembiński
 Białystok, ul. Oleżyńska 3 m 15
 upr. proj. i kier. bud. w specj. drogi
 Nr WZDP/19/906/ upr. 159/74
 i BL/205/85

PRZEKRÓJ 1-1

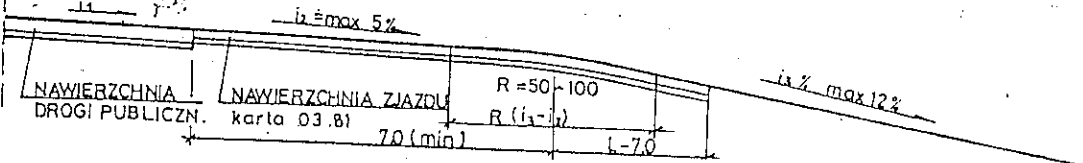


TABELA PRZEDMIAROWA

Lp.	Wyszczególnienie robót	jedn.	Ilość	
			R=8.0	R=5.0
1	NAWIERZCHNIA (L=10.0)	m ²	62.5	45.8
2	NAWIERZCHNIA (L=20.0)	m ²	97.5	80.8
3	PODBUDOWA (L=10/L=20)	m ²	100	85.5

L = 10,0 - przy gruntach piaszczystych } wymiary min
 L = 20,0 - przy gruntach ciężkich }



Transprojekt

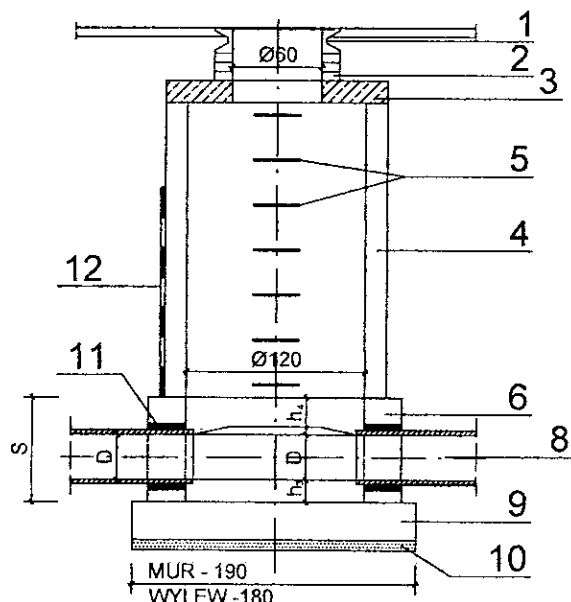
ZAGOSPODAROWANIE
 PASA DROGOWEGO

ZJAZD NA DROGĘ ZBIORCZĄ W NASYPIE

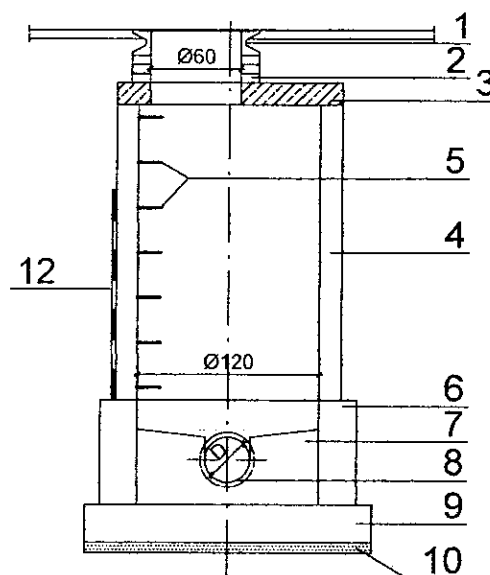
-37-

Studzienki kanalizacyjne Ø1200 mm

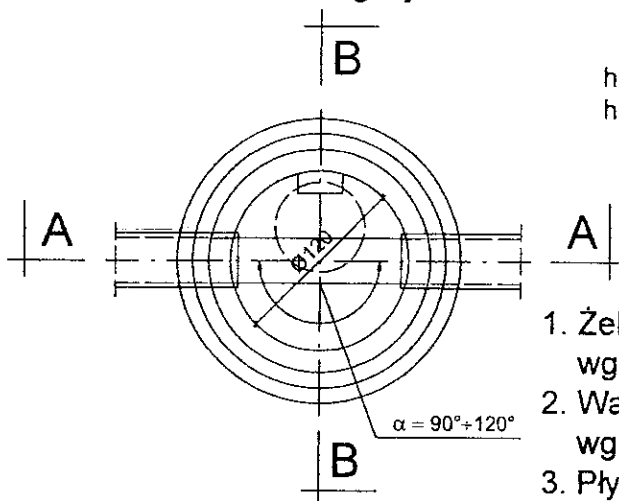
Przekrój A - A



Przekrój B - B



Widok z góry



h_1 - Dla włącz ulicznych 17 - 20 cm

h_2 - Warstwa regulująca w pionie z cegły kanalizacyjnej

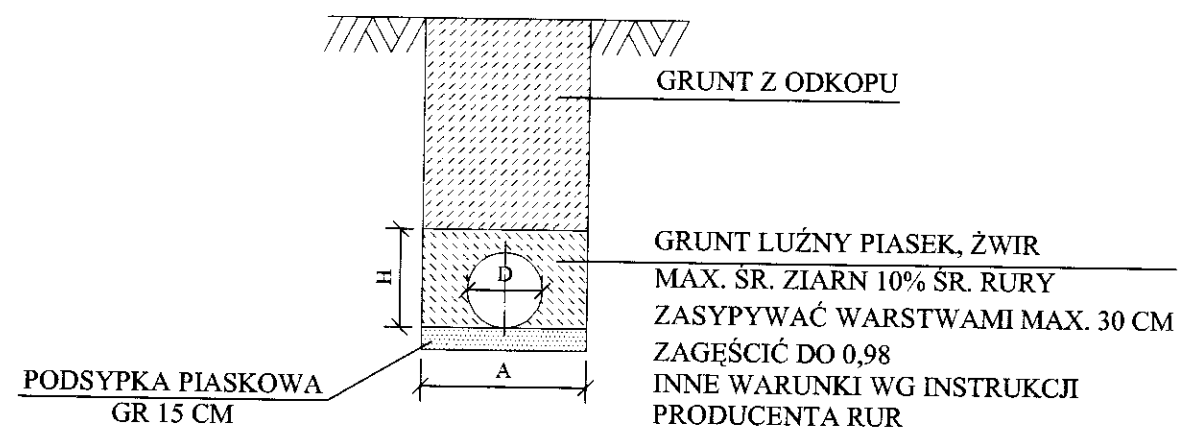
D	h_3	MUROW.	
		h_4	S
30	8	25	63
40	10	34	84
50	12	36	98

wymiary podano w cm

1. Żeliwny włącz uliczny typu ciężkiego wg PN-87/H-74051/02
2. Warstwa wyrównawcza z cegły kanalizacyjnej wg PN-76/B-12037
3. Płyta pokrywowa 149/60 wg karty 02.03.01
4. Komora robocza z kręgów betonowych Ø 1,20 m wg BN-86/8971-08
5. Stopnie żeliwne wg PN-64/H-74086 rozstaw co 30 cm
6. Dolna część komory roboczej, murowana z cegły kanalizacyjnej gr. ścian 25 cm
7. Kineta z bet. B - 15 do wys. góry kanału
8. Kanał wg dok. sieci kan.
9. Płyta denna grub. 25 cm z bet. kl. B 15 w gruntach nawodnionych z dodatkami śr. uszczelniającego
10. Podsyпка z piasku w gruntach spoistych nienawodnionych grub. 7 cm, w nawodnionych wg projektu sieci
11. Uszczelnienie silikonem
12. Izolacja studzienek, grunt suchy BITIZOL R+P grunt nawodniony BITIZOL R+ 2×P, może być innv materiał zgodny z PN

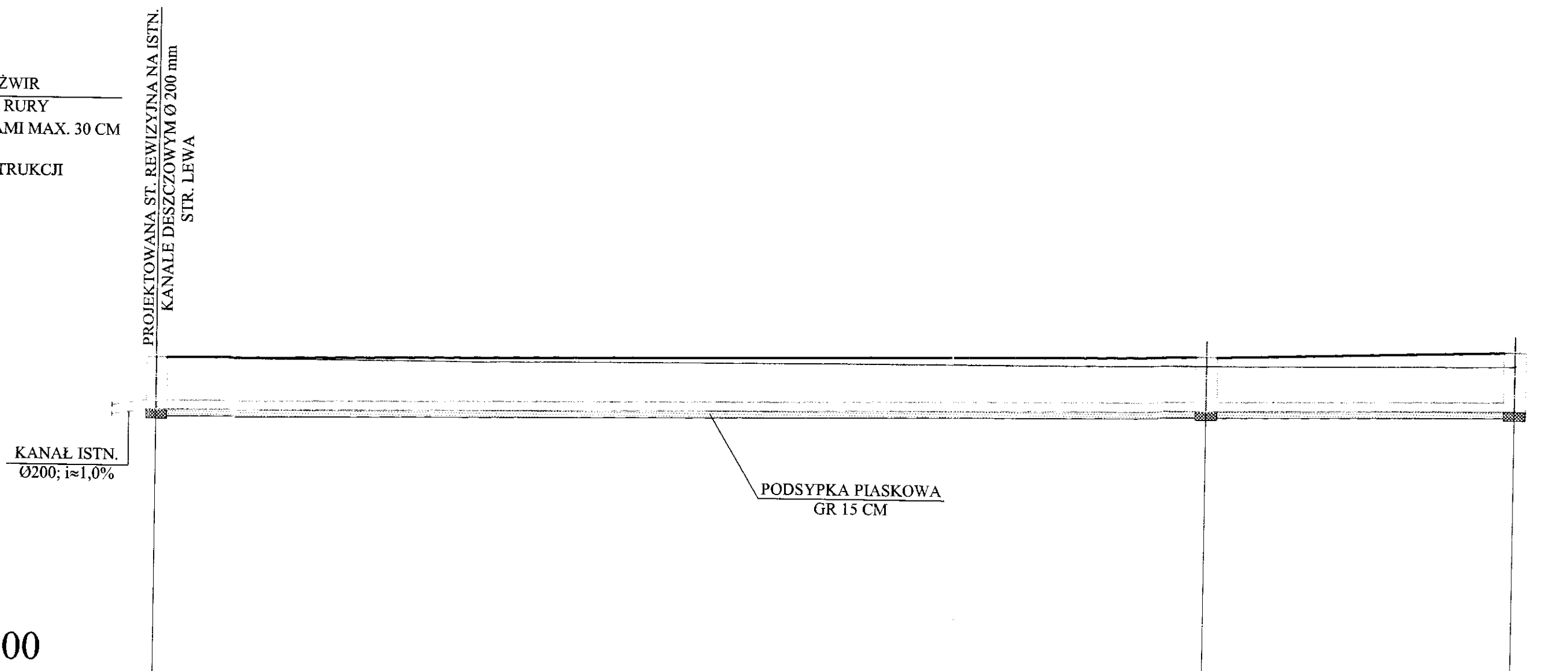
mgr inż. Marek Dembiński
 Białystok, ul. Olsztyńska 3 m 15
 upr. proj. i kier. bud. w specj. drogi
 Nr WZDP/19/906/ upr. 159/74
 1 BL/205/85

OBSYPKA KANAŁÓW

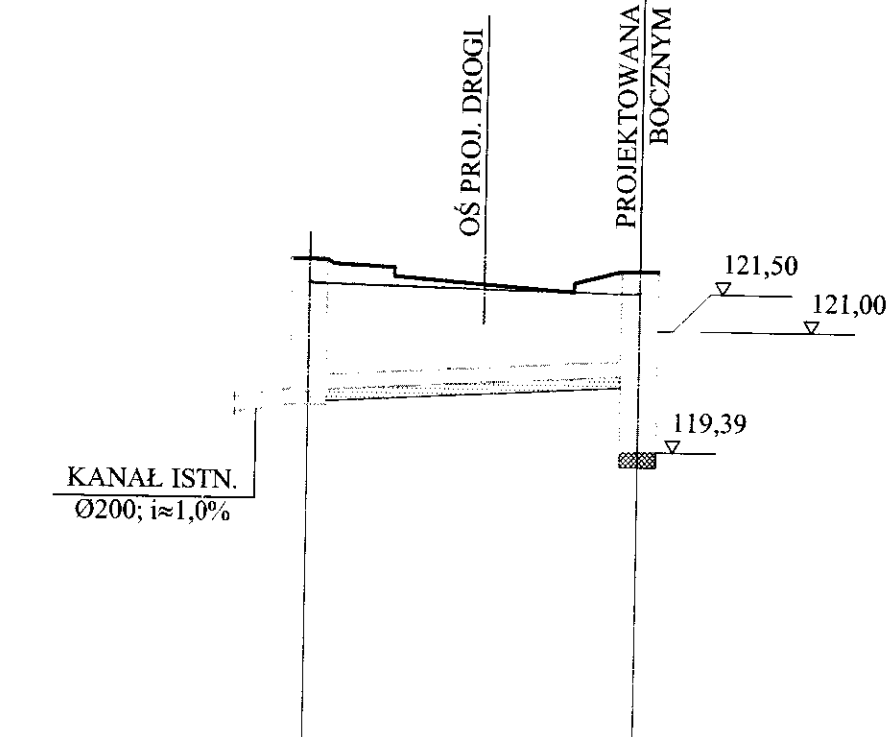


DLA RUR :

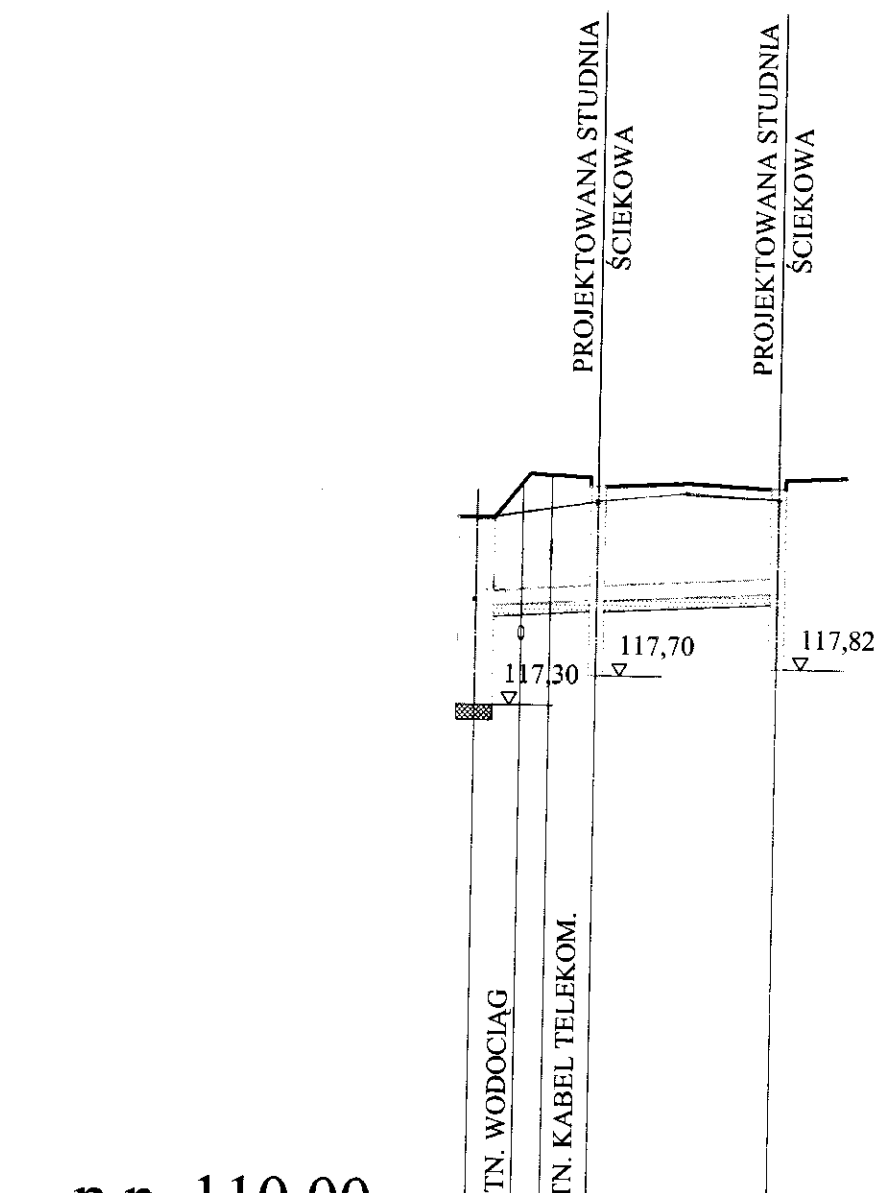
Ø200 $A_{min}=0,80$ m $H_{min}=0,50$ m
 Ø400 $A_{min}=1,0$ m $H_{min}=0,70$ m
 POWYŻSZE WYMIARY PO ZAGĘSZCZENIU



RZĘDNE TERENU PROJEKTOWANEGO	122,07	122,40	122,60
RZĘDNE TERENU ISTNIEJĄCEGO	422,07	422,40	422,50
RZĘDNE DNA KANAŁU	120,92	121,21	121,30
ZAGŁĘBIENIE KANAŁU	1,15	1,19	1,30
ŚREDNICE, SPADKI	Ø 200 PVC i=0,50%		
ODLEGŁOŚCI	0,00	58,0 m	17,0 m



RZĘDNE TERENU PROJEKTOWANEGO	121,91	121,79
RZĘDNE TERENU ISTNIEJĄCEGO	421,60	421,53
RZĘDNE DNA KANAŁU	119,97	120,39
ZAGŁĘBIENIE KANAŁU	1,94	1,40
ŚREDNICE, SPADKI	Ø 200 PVC i=2%	
ODLEGŁOŚCI	0,00	11,0 m

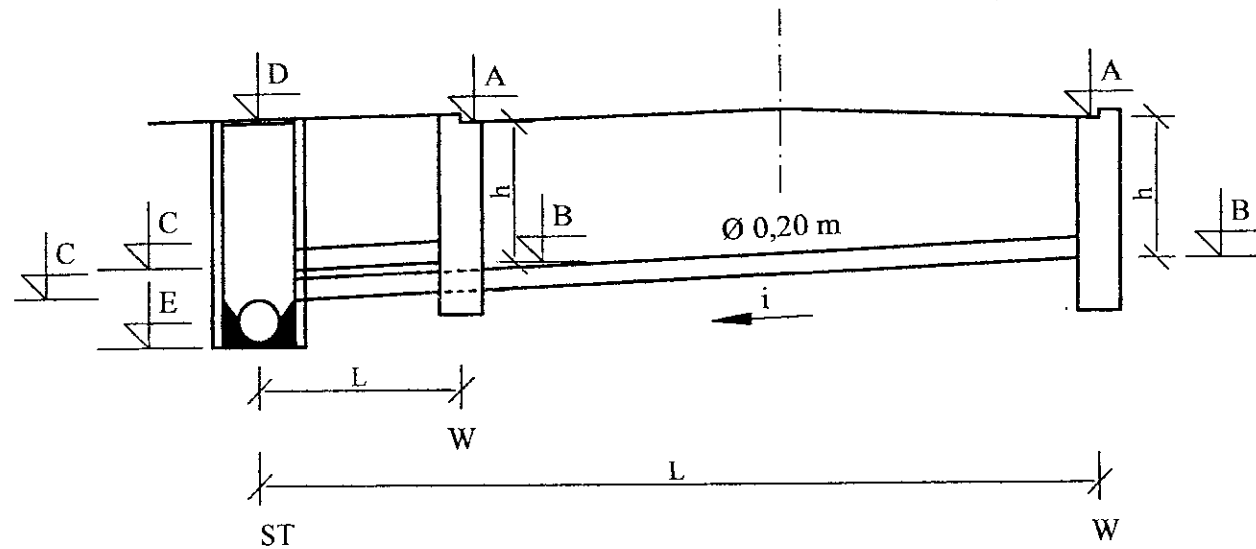


RZĘDNE TERENU PROJEKTOWANEGO	119,80	120,22	120,22
RZĘDNE TERENU ISTNIEJĄCEGO	419,60	420,07	420,07
RZĘDNE DNA KANAŁU	118,62	118,70	118,82
ZAGŁĘBIENIE KANAŁU	1,18	1,52	1,40
ŚREDNICE, SPADKI	Ø 200 PVC i=2%		
ODLEGŁOŚCI	0,00	4,0 m	6,0 m

Objekt:	Przebudowa drogi powiatowej nr 2060B Płonka Kościelna -dr. woj. Nr 671 w miejscowości Pszczółczyn od km rob. 0+000 do km rob. 2+153,15	Załącznik:	7
Rysunek:	Profil podłużne urządzeń odwadniających	Skala:	1:250/100
Investor:	Zarząd dróg Powiatowych w Wysokim Mazowieckiem	Branża:	drogowa
Projektant:	mgr inż. Marek Dembiński Białystok, ul. Olsztyńska 3 m 15 upr. proj. i kier. bud. w spec. drogi Nr WZDP/19/906/upr. 159/74 BI/205/85	Sprawdzający:	techn. Leon Filipowicz upr. proj. i kier. bud. w spec. drogi Nr WZDP 8/445/15-16/66 pr. 15.3 ust. 2 pkt 2 i 3 i 5 ust. 2 Zar. MK Nr 19/ Nr ewid. W.Z.D.P. 8/445/15-16/66
Projektant: mgr inż. Marek Dembiński upr. budowlane do projektowania i kierowania robotami budowlanymi w spec. drogi w specjalności: instalacji sieci sanitarnych Nr poz. bud. BI/455/74 i BI/671/77			

Zestawienie wpustów i przykanalików.

PRZYŁĄCZA WPUSTÓW



L.P.	NUMER WPUSTU „W”	NUMER STUDNI „ST”	GÓRA WPUSTU „A”	h	ODPŁYW „B”	DŁUGOŚĆ PRZYKAN. „L”	SPADEK i [%]	STUDZIENKI „C”	GÓRA STUDZIENKI „D”	ZAGŁĘBIENIE „H”	DNO STUDZIENKI „E”
1	1	D1	122,48	1,15	121,33	3,0	1,0	121,30	122,60	1,30	121,30
2	2	D1	122,48	1,15	121,33	2,0	1,0	121,31	122,60	1,29	121,30
3	3	D5	121,63	1,4	120,23	8,0	2,0	120,07	121,91	1,84	119,97
4	4	D5	121,63	1,4	120,23	9,0	2,0	120,05	121,91	1,86	119,97
5	5	D6	120,16	1,4	118,76	7,0	2,0	118,62	120,29	1,67	117,79
6	6	D6	120,16	1,4	118,76	2,0	2,0	118,72	120,29	1,57	117,79
7	7	W8	120,22	1,4	118,82	6,0	2,0	118,70	120,22	1,52	-
8	8	D7	120,22	1,4	118,70	4,0	2,0	118,62	119,80	1,18	118,62
9	9	D8	119,99	1,4	118,59	7,0	2,0	118,45	120,17	1,72	117,67
10	10	D8	119,99	1,4	118,59	2,0	2,0	118,55	120,17	1,62	117,67

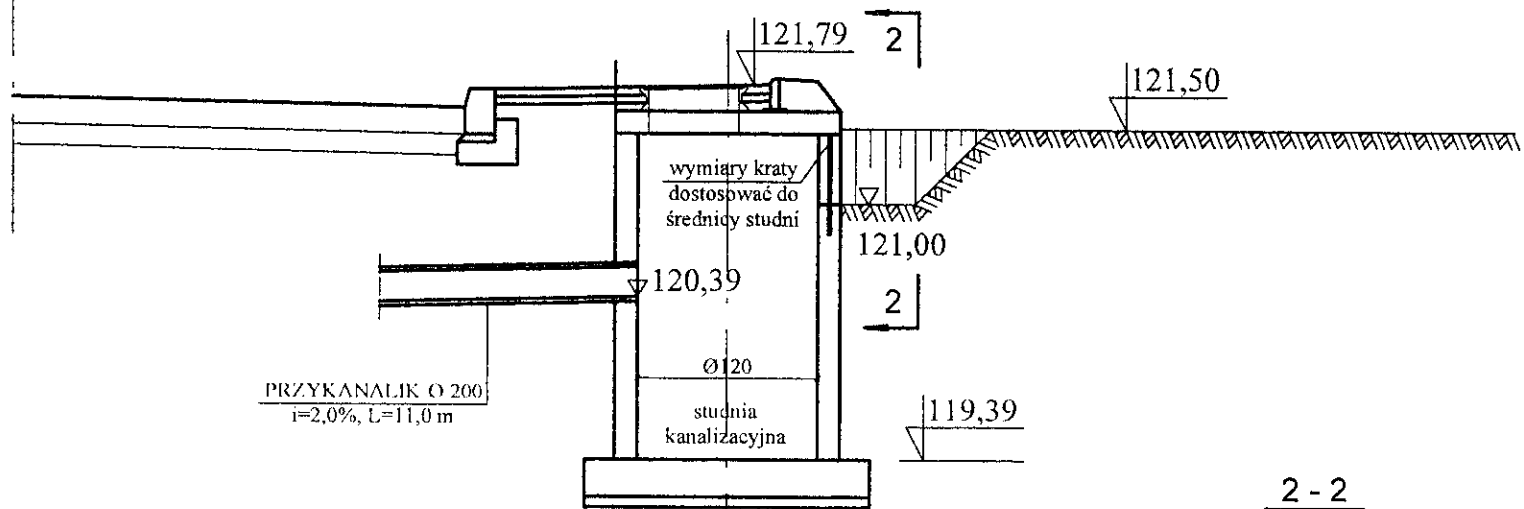
IŁOŚĆ WPUSTÓW-10
DŁUGOŚĆ PRZYKANALIKÓW Ø0,20 m -50,0 m

OZNACZONO:

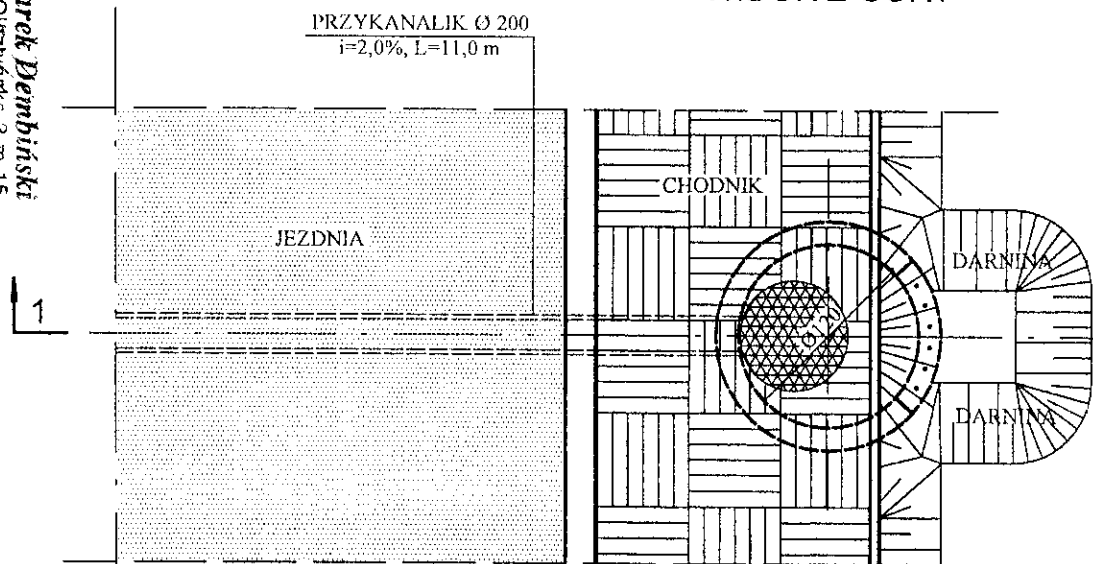
- W - WPUST ULICZNY
- ST - STUDZIENKA NA KANALE
- L - DŁUGOŚĆ PRZYKANALIKA
- A - RZĘDNA GÓRY WPUSTU
- B - RZĘDNA DNA ODPLYWU Z WPUSTU
- C - RZĘDNA WŁOTU DO STUDZIENKI
- D - RZĘDNA GÓRY STUDZIENKI
- E - RZĘDNA DNA STUDZIENKI
- H - ZAGŁĘBIENIE PRZYKANALIKA

Obiekt:	Przebudowa drogi powiatowej nr 2060B Płonka Kościelna -dr. woj. Nr 671 w miejscowości Pszczółczyn od km rob. 0+000 do km rob. 2+153,15	Załącznik:	9
Rysunek:	Przyłącza wpustów - przekrój przykładowy		
Inwestor:	Zarząd Dróg Powiatowych w Wysokim Mazowieckiem		
Projektant:	Sprawdzający:		
mgr inż. M. Dembiński upr. proj. i kier. bud. w spec. drogi WZDP/19/906 upr 159 i BI 205/85 techn. M. Wojciula BI 455/74	mgr inż. Marian Wojciula upr. budowlano-projektowania i kierowanie robotami budowlanymi w specjalności instalacji i sieci sanitarnych Nr. pozw. bud. BI/455/74 i BI/671/77	techn. Leon Filipowicz upr. proj. i kier. bud. w spec. drogi nr WZDP 8/445/15-16/66 upr. 53 ust. 2 pkt 2 i 3 i 5 ust. 2 Zał. MK Nr 196 Nr ewid. W.Z.D.P. 8/445/15-16/66	PROJEKTANT DRÓG I MOSTÓW techn. Leon Filipowicz

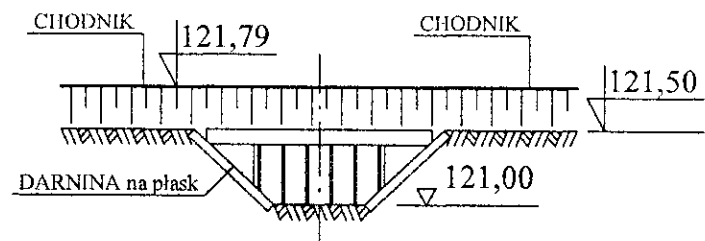
PRZEKRÓJ PODŁUŻNY 1 - 1



WIDOK Z GÓRY



2 - 2



STUDNIA KANALIZACYJNA
Z WŁOTEM BOCZNYM

D4

mgr inż. Marek Bembiński
Białystok, ul. Olsztyńska 3 m 15
upr. prog. I kier. bud. w specj. drogi
Nr WZDP/19/906/ upr. 159/74
i BL/205/85

-43-

ZaI. Nr 11