

Adnotacje urzędowe

Inwestor:



Gmina Brańsk
17 – 120 Brańsk
ul. Rynek 8

Jednostka projektowa:

Zakład Realizacji Inwestycji „DROMOBUD”
03-454 Warszawa
Ul. Namysłowska 2A/74

Stadium:

PROJEKT TECHNICZNO - BUDOWLANY

Inwestycja:

Przebudowa drogi Gminnej w miejscowości
Pruszanek Baranki do drogi krajowej

Nazwa opracowania:

Przebudowa drogi gminnej

Branża:

DROGOWA

Stanowisk:	Imię i nazwisko:	Nr uprawnień:	Podpis:
Projektant	mgr inż. Marek Gwiazdowski	BI 46/02	<i>M. Gwiazdowski</i>
Opracowujący	mgr inż. Diana Markowska	-	<i>DM</i>
Opracowujący	mgr inż. Krzysztof Polakowski	-	<i>Kp</i>
Sprawdzający	mgr inż. Adam Sosnowski	BI 45/02	<i>AS</i>
Nr archiwalny:	Data oprac.:	Nr egzemplarza:	Nr tomu.:
17-100 r./je/ k Podlaski tel/fax 08 833-26-65	11.08.2010 STAROSTWO POWIATOWE w Białym Podlaskim ul. Mickiewicza 46 17-100 Białe Podlaskie tel/fax 086/833-26-65	2	Tom I

STAROSTWO POWIATOWE
w Białym Podlaskim
ul. Mickiewicza 46
17-100 Białe Podlaskie
tel/fax 08 833-26-65

Załącznik Nr. 1
do decyzji nr 38/2011
z dnia 23.02.2011
AS. 4351.417.2010

1. OPIS TECHNICZNY

Opis techniczny dotyczy projektu przebudowy drogi gminnej w miejscowości Pruszancka Baranki do drogi krajowej nr 66, gmina Brańsk.

1.1. Podstawa opracowania

Projekt opracowano na zlecenie Wójta Gminy Brańsk na podstawie:

- ✓ przepisów techniczno – budowlanych,
- ✓ aktualnej mapy do celów projektowych w skali 1:1000,
- ✓ umowy oraz uzgodnień z inwestorem,

1.2. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem opracowania jest projekt budowlany przebudowy drogi gminnej Pruszancka Baranki – Domanowo – Mień – droga krajowa nr 66 w lokalizacji od KM0+000 do KM1+^{692,15}~~717,15~~ na terenie gminy Brańsk. Zakres inwestycji obejmuje działki o numerach ewidencyjnych: 692, 63, 68/1. Projekt zawiera rozwiązania sytuacyjno – wysokościowe, przekroje normalne i poprzeczne, sposoby odwodnienia projektowanego odcinka drogi i jej otoczenia. Zawartość opracowania stanowi podstawę do wykonania przedmiaru i kosztorysu inwestorskiego oraz sporządzenia oferty przez wykonawcę.

Integralną część projektu w osobnym opracowaniu stanowią:

- ✓ Projekt stałej organizacji ruchu,
 - ✓ Szczegółowe specyfikacje techniczne obejmujące:
- D-M-00.00.00 Wymagania ogólne
 - D-01.00.00 Roboty przygotowawcze
 - ✓ D-01.01.01 Odtworzenie trasy i punktów wysokościowych
 - ✓ D-01.02.01 Usunięcie drzew i krzaków
 - ✓ D-01.02.02 Usunięcie warstwy humusu lub darniny
 - D-02.00.00 Roboty ziemne
 - ✓ D-02.00.01 Roboty ziemne. Wymagania ogólne
 - ✓ D-02.01.01 Wykonanie wykopów w gruntach nieskalistych
 - D-03.01.03a Przepusty pod koroną drogi z rur polietylenowych HDPE spiralnie karbowanych
 - D-04.03.01 Oczyszczenie i skropienie warstw konstrukcyjnych
 - D-04.04.00 Podbudowa z kruszyw. Wymagania ogólne
 - D-04.04.01 Podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie
 - D-05.03.05 Nawierzchnia z betonu asfaltowego
 - D-06.01.01 Umocnienie powierzchniowe skarp, rowów i ścieków
 - D-06.02.01 Przepusty pod zjazdami
 - D-06.04.01 Rowy
 - D-07.02.01 Oznakowanie pionowe
 - D-10.07.01 Zjazdy do gospodarstw i na drogi boczne

1.3. Opis stanu istniejącego

Projektowany odcinek drogi znajduje się w obrębie Gminy Brańsk, Powiat Bielski. Planowana inwestycja przebiega w terenie równinnym, w otoczeniu gruntów rolnych oraz kilku gospodarstw rolnych. W chwili obecnej droga służy do obsługi ruchu lokalnego o niewielkim natężeniu. W trakcie wizji lokalnej w terenie stwierdzono, iż ruch ten nie przekracza 12 osi obliczeniowych 100 kN na dobę, stąd przyjęto na danej drodze kategorię ruchu KR1. Na etapie projektowania powyższa droga w km 0+000 – km 1+^{632,15}~~717,15~~ posiada nawierzchnię żwirową o szerokości 5,0 – 6,0m. Grubość istniejącej warstwy jest zróżnicowana (patrz tabela nr 1).

Odwodnienie korpusu drogi odbywa się systemem powierzchniowego spływu wód oraz obustronnymi rowami przydrożnymi. Na danym odcinku drogi występują dwa przepusty w lokalizacji KM0+001,50 oraz KM1+628,30. W pasie drogowym znajdują się: linie napowietrzne energetyczne i wodociąg.

1.4. Opis stanu projektowanego

Planowana inwestycja obejmuje wyrównanie istniejącej podbudowy pospółką 0/31,5mm w ilości 1517,01m³ w celu uzyskania odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych trasy (patrz tabela nr 1 i nr 3). Zaprojektowano szerokość jezdni bitumicznej 5,0m oraz obustronne pobocza żwirowe szerokości po 1,0m grubości 10cm. W ramach inwestycji zaplanowano zjazdy na drogi boczne typu A, B i C (rys. nr 6). Pod zjazdami przewidziano przepusty z rur PCV o średnicy 400mm (patrz: tabela nr 4, rys. nr 6). W celu usprawnienia systemu odwadniającego projektowanej drogi należy dokonać miejscowej wycinki zakrzaczenia.

Znaczenie inwestycji

Planowana inwestycja znacznie poprawi warunki bezpieczeństwa panujące na drodze. Szerokość jezdni bitumicznej oraz poboczy jest dostosowana do potrzeb ruchu lokalnego. Zostaną wprowadzone normatywne łuki poziome i pionowe co znacznie poprawi warunki bezpieczeństwa. W ramach projektu zostanie wprowadzona stała organizacja ruchu. Ponadto planuje się usunięcie zakrzaczenia co znacząco poprawi warunki widoczności poprzez poszerzenie skrajni drogowej.

Przebudowa drogi ma znaczenie dla sieci dróg lokalnych. Koniec trasy stanowi połączenie z drogą krajową nr 66: Zambrów-Bielsk Podlaski-granica państwa. Ponadto projektowana droga łączy się w PPT (KM0+000) z drogą gminną nr 108229B: Pruszancka Stara-Pruszancka Baranki, przez co prowadzi przez drogę

powiatową Nr Kp-Z-2064B (droga wojewódzka Nr 678 – Mazury – Jabłoń Kościelna – Jabłoń Jankowce – Topczewo – Nowe Piekuty – Markowo Wólka) do drogi krajowej Nr 66 .

1.4.1. Parametry techniczne i dane wyjściowe

- ✓ Klasa techniczna drogi – L
- ✓ Prędkość projektowa – 40 km/h
- ✓ Kategoria ruchu – KR1
- ✓ Szerokość korpusu drogi – 7,0 m
- ✓ Szerokość jezdni – 5,0 m
- ✓ Spadek poprzeczny jezdni – daszkowy 2%
- ✓ Szerokość obustronnych poboczy – po 1,0 m
- ✓ Spadek poprzeczny poboczy – 8%

1.4.2. Rozwiązania sytuacyjne

Cały zakres projektowanych robót zlokalizowany jest w istniejącym pasie drogowym. Inwestycja mieści się w granicach działek: 692, 63, 68/1, których właścicielem jest Gmina Brańsk. Szerokość pasa drogowego na odcinku od KM0+000 do KM1+550,35 wynosi 18,0m. Droga na dalszym odcinku posiada pas szerokości 6,0m (KM1+550,35- KM1+717,15). Początek projektowanej drogi znajduje się na granicy z drogą gminną NR108229B: Pruszancka Stara – Pruszancka Baranki i oznaczony jest KM0+000(PPT). Koniec projektowanej trasy zlokalizowany jest w odległości 0,5m od granicy z drogą krajową nr 66: Zambrów – Bielsk Podlaski – granica państwa i oznaczony KM1+717,15(KPT).

Trasa przebiega łagodnie. W ramach jej ukształtowania zaprojektowano pięć łuków poziomych oraz cztery załamania trasy o kącie załamania mniejszym od 3°. Na całej długości projektowanej drogi planuje się przekrój daszkowy o pochyleniu poprzecznym 2%. Nie projektuje się poszerzeń na łukach. Rozwiązanie sytuacyjne projektowanej drogi przedstawia rysunek nr 2 znajdujący się w części II opracowania oraz tabela nr 2.

1.4.3. Rozwiązania wysokościowe

Niweleta projektowanej drogi składa się z odcinków prostych, dziewięciu załamania trasy o różnicy mniejszej niż 1,5%, oraz czternastu łuków pionowych wklęsłych i wypukłych o promieniu R od 900m do 3750m. Spadki terenu oraz parametry krzywych wklęsłych i wypukłych są dostosowane do istniejących warunków powierzchniowych oraz zgodne z ogólnie przyjętymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej. Minimalna

zaprojektowana wartość pochylenia terenu wynosi $i=0,2\%$. Na odcinkach o minimalnym pochyleniu terenu odprowadzenie wody będzie zapewnione przez pochylenia poprzeczne jezdni i poboczy oraz istniejącą sieć rowów przydrożnych. Rozwiązanie wysokościowe projektowanej trasy przedstawia rysunek nr 3, znajdujący się w części II opracowania.

1.4.4. Urządzenia obce

W pasie drogowym oraz sąsiedztwie znajduje się: napowietrzna linia energetyczna oraz wodociąg. Umieszczenie w/w instalacji jest wrysowane na planie sytuacyjnym drogi (rys. nr 2). Należy zachować szczególną ostrożność w pobliżu w/w instalacji.

1.4.5. Droga w przekroju poprzecznym

Szerokość korpusu planowanej drogi wynosi 7,00m. Na całości trasy zaprojektowano jezdnię o nawierzchni bitumicznej szerokości 5,0m oraz obustronne pobocza żwirowe o szerokości po 1,0m i grubości 10cm. Na odcinku projektowanej trasy w KM1+550 – KM1+717,15 wprowadzono obustronne zwężenie poboczy do granic pasa drogowego. Projekt drogi przewiduje przekrój daszkowy o pochyleniu poprzecznym po 2%. Przekroje normalne przedstawiono na rys. nr 5.

Uwzględniając stan istniejący projektuje się konstrukcję nawierzchni jak dla ruchu KR1 następująco:

- warstwa ścieralna gr. 4cm z betonu asfaltowego 0/12,8mm dla ruchu KR1 wg PN-S-9602
- warstwa wiążąca gr. 5cm z betonu asfaltowego 0/16mm dla ruchu KR1 wg PN-S-96025
- wyrównanie podbudowy kruszywem naturalnym 0/31,5mm stabilizowanym mechanicznie wg rozwiązania wysokościowego.
- istniejąca nawierzchnia żwirowa

Kruszywo naturalne wykorzystane jako wyrównanie istniejącej warstwy podbudowy powinno spełniać wymagania norm: PN-B-06714-15, PN-B-06714-16, PN-B-04481, BN-64/8931-01, PN-B-06714-42, PN-B-06714-18, PN-B-06714-19, PN-B-06714-37, PN-B-06714-39, PN-B-06714-28, PN-S-06102 itp.

- ✓ Zawartość ziaren mniejszych niż 0,075 mm od 2 do 10% (m/m),
- ✓ Zawartość nadziarna nie więcej niż 5% (m/m),
- ✓ Zawartość ziaren nieforemnych nie więcej niż 35% (m/m),
- ✓ Wskaźnik piaskowy od 30 do 70%,

- ✓ Ścieralność w bębnie Los Angeles
 - a) ścieralność całkowita po pełnej liczbie obrotów, nie więcej niż 35%
 - b) ścieralność częściowa po 1/5 pełnej liczby obrotów, nie więcej niż 30%
- ✓ Nasiąkliwość nie więcej niż 2,5% (m/m),

Mieszanek kruszywa o ściśle określonym uziarnieniu i wilgotności optymalnej należy wytwarzać w mieszarkach gwarantujących otrzymanie jednorodnej mieszanki. Ze względu na konieczność zapewnienia jednorodności nie dopuszcza się wytwarzania mieszanki przez mieszanie poszczególnych frakcji na drodze.

Warstwa podbudowy powinna być rozłożona w sposób zapewniający osiągnięcie wymaganych spadków i rzędnych wysokościowych.

Wilgotność mieszanki kruszywa podczas zagęszczania powinna odpowiadać wilgotności optymalnej, określonej według próby Proctora, zgodnie z PN-B-04481 (metoda II). Wskaźnik zagęszczenia podbudowy wg BN-77/8931-12.

Mieszanek mineralno-asfaltową produkuje się w otaczarce o mieszaniu cyklicznym lub ciągłym zapewniającej prawidłowe dozowanie składników, ich wysuszenie i wymieszanie oraz zachowanie temperatury składników i gotowej mieszanki mineralno-asfaltowej. Temperatura asfaltu w zbiorniku dla D 50/70 powinna wynosić od 145° C do 165° C. Maksymalna temperatura gorącego kruszywa nie powinna być wyższa o więcej niż 30° C od maksymalnej temperatury mieszanki mineralno-asfaltowej. Temperatura mieszanki mineralno-asfaltowej z D 50/70 powinna wynosić od 140° C do 170°.

Podłoże pod warstwę nawierzchni z betonu asfaltowego powinno być wyprofilowane i równe. Powierzchnia podłoża powinna być sucha i czysta. Przed rozłożeniem warstwy nawierzchni z betonu asfaltowego, podłoże w postaci kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie należy skropić emulsją asfaltową lub asfaltem upłynnionym w ilości od 0,5 do 0,7 kg/m². Każdą ułożoną warstwę należy skropić emulsją asfaltową lub asfaltem upłynnionym przed ułożeniem następnej, w celu zapewnienia odpowiedniego połączenia międzywarstwowego,.

Skropienie powinno być wykonane z wyprzedzeniem w czasie przewidzianym na odparowanie wody lub ulotnienie upłynniacza; orientacyjny czas wyprzedzenia wynosi co najmniej 2 h przy ilości od 0,5 do 1,0 kg/m² emulsji lub asfaltu upłynnionego.

Warstwa nawierzchni z betonu asfaltowego może być układana, gdy temperatura otoczenia jest nie niższa od +5° C dla wykonywanej warstwy grubości > 8 cm i +10° C dla wykonywanej warstwy grubości ≤ 8 cm. Nie dopuszcza się układania mieszanki

mineralno-asfaltowej na mokrym podłożu, podczas opadów atmosferycznych oraz silnego wiatru ($V > 16 \text{ m/s}$).

Wszystkie zasady i wskazówki dotyczące wykonania robót związanych z projektowaną inwestycją opisano w Szczegółowych Specyfikacjach Technicznych, które stanowią integralną część dokumentacji projektowej.

1.4.6. Odwodnienie

Istniejąca droga żwirowa posiada system rowów przydrożnych spełniających głównie rolę rowów chłonnych. Odwodnienie projektowanej trasy zaplanowano systemem powierzchniowego spływu wód. W ramach opracowania przewiduje się remont istniejącego przepustu w KM0+001,50 o średnicy 600mm i długości 22,0m oraz wykonanie przepustów pod zjazdami (patrz: tabela nr 4).

1.4.7. Zjazdy

W ramach projektu zaplanowano trzy typy zjazdów: typ A, B i C (rys. nr 6). Połączenia istniejących rowów z przepustami (patrz: tabela nr 4) należy wykonać w postaci rowów trapezowych o szerokości dna 0,4m i spadku podłużnym min. 0,5%. Należy dowiązać rzędne wysokościowe planowanych przepustów pod zjazdami do istniejącej niwelety rowów przydrożnych.

Zjazd typu A (publiczny)

- Zjazd typu A, szerokość zjazdu 5,5 m, w tym jezdni szerokości 4,0 m i obustronne pobocza żwirowe po 0,75 m
- Spadek poprzeczny zjazdu - jednostronny o wartości 3%, spadek podłużny na długości 5,0 m max. 5%
- Promienie łuków wyokrąglających $R=5,0\text{m}$ (uwaga: Z16/A $R_1=8,0\text{m}$, $R_2=5,0\text{m}$)
- Lokalizacja: patrz tabela nr 4 oraz rys. nr 2 i nr 6

Zjazd typu B (indywidualny)

- Zjazd typu B, szerokość zjazdu 5,0 m, w tym jezdni szerokości 3,5 m i obustronne pobocza żwirowe po 0,75 m
- Spadek poprzeczny zjazdu - jednostronny o wartości 3%, spadek podłużny na długości 5,0 m max. 5%.
- Promienie łuków wyokrąglających $R=3,0\text{m}$
- Lokalizacja: patrz tabela nr 4 oraz rys. nr 2 i nr 6

Zjazd typu C (indywidualny wspólny)

- Zjazd typu C, szerokość zjazdu 6,0 m, w tym jezdni szerokości 3,5 m i obustronne pobocza żwirowe po 1,25 m
- Spadek poprzeczny zjazdu - jednostronny o wartości 3%, spadek podłużny na długości 5,0 m max. 5%.
- Promienie łuków wyokrąglających $R=5,0m$
- Lokalizacja: patrz tabela nr 4 oraz rys. nr 2 i nr 6

Konstrukcja nawierzchni na zjazdach

- warstwa kruszywa naturalnego grubości 20cm o uziarnieniu 0/31,5mm stabilizowanego mechanicznie na całej szerokości zjazdu
- grunt rodzimy
- UWAGA: w przypadku zjazdów publicznych typu A projektuje się na odległości 2,0m od krawędzi jezdni, nawierzchnię bitumiczną grubości 5cm(warstwa wiążąca)+4cm(warstwa ścieralna) – patrz Tabela nr 4 i Rys. nr 6

1.4.8. Roboty ziemne

Z bilansu robót ziemnych przedstawionych w tabeli nr 3 wynika, iż droga przebiega w całości w nasypie. Do wykonania podbudowy należy dowieźć $1517,01m^3$ pospółki o uziarnieniu 0/31,5mm.

1.4.9. Konstrukcja poboczy

Pobocza zaprojektowano żwirowe, obustronne o gr. 10 cm, spadku poprzecznym równym 8% i szerokości 1,0m. Na długości 166,80m w km1+550,35 – km1+717,15 projektuje się pobocze do granic pasa drogowego.

1.4.10. Zieleń

Projekt przewiduje obustronną wycinkę krzaków porastających przydrożne rowy w lokalizacji: KM0+787-KM1+072 oraz KM1+347-KM1+542.

1.4.11. Skrzyżowania

W ramach opracowania planuje się skrzyżowanie w lokalizacji KM0+000 (PPT). Zaprojektowano łuki wyokrąglające o promieniu równym 12,0m i 6,0m. Odprowadzenie wód ze skrzyżowania będzie się odbywało systemem powierzchniowym. W ramach projektu planuje się przebudowę istniejącego przepustu o długości 22,0m i średnicy wewnętrznej 600mm. Obiekt jest zapadnięty i niedrożny.

1.4.12. Organizacja ruchu

Projektuje się oznakowanie pionowe w postaci znaków:

- ✓ A – 7 – szt. 3 „ustęp pierwszeństwa”
- ✓ D – 1 – szt. 2 „droga z pierwszeństwem”
- ✓ T – 1 – szt. 1 „tabliczka wskazująca odległość znaku ostrzegawczego od miejsca niebezpiecznego”, „200 m”
- ✓ T – 6c – szt. 3 „rzeczywisty przebieg drogi z pierwszeństwem przez skrzyżowanie”
- ✓ A – 1 – szt. 2 „niebezpieczny zakręt w prawo”
- ✓ A – 2 – szt. 2 „niebezpieczny zakręt w lewo”
- ✓ E-17a – szt. 1 tablica nazwy miejscowości „Pruszancka Baranki”
- ✓ E-18a – szt. 1 tablica końca miejscowości „Pruszancka Baranki”
- ✓ D-42 – szt. 1 „teren zabudowany”
- ✓ D-43 – szt. 1 „koniec terenu zabudowanego”

Istniejący znak drogowy pionowy A-7 na słupku żelbetowym jest zniszczony i skorodowany, należy usunąć. Projektowane znaki drogowe pionowe należy umieścić na słupkach metalowych ocynkowanych o średnicy 50mm. Znaki na całej drodze powinny być typu „średniego”. Lica znaków powinny być wykonane z folii odblaskowej typu 2. Oznakowanie powinno być zgodne z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 03 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, tzn. dolna krawędź znaku powinna być umieszczona na wysokości min. 2,0 m nad poziomem pobocza, a krawędź od strony jezdni min. 0,5 m.

Lokalizacja w/w znaków jest zaznaczona w „Projekcie stałej organizacji ruchu” (TOM III.1 Rys. nr 2), który stanowi integralną część dokumentacji projektowej inwestycji. Projekt organizacji ruchu na czas budowy stanowi odrębne opracowanie (TOM III.2).

1.4.13. Uwagi i uzgodnienia końcowe.

Projekt przebudowy drogi gminnej jest zgodny z decyzją studijną numer RS. 7624-5/10 z dnia 11 października 2010r. wydaną przez Wójta Gminy Brańsk.

mgr inż. Marek Gwiazdowski
M. Gwiazdowski
Uprawnienia budowlane do projektowania
bez ograniczeń w specjalności
konstrukcyjno-budowlanej
Nr ewid. BI/46/02

ZAKŁAD REALIZACJI INWESTYCJI
DROMOBUD
Wojciech Borzuchowski
mgr inż. Wojciech Borzuchowski

PROJEKT PRZEBUDOWY DROGI GMINNEJ
PRUSZANKA BARANKI – DOMANOWO – MIEŃ – DROGA KRAJOWA NR 66
Tabela nr 1 Wyrównanie podbudowy

Pikietaż	Rzędne wysokościowe istniejące w osi trasy[m]	Rzędne wysokościowe projektowane w osi trasy[m]	Wyrównanie podbudowy [m]	Istniejąca grubość warstwy	
				żwir [m]	piasek [m]
0+00,00	127,55	127,55	0	0,21	0,03
0+17,11	127,46	127,65	0,1		
0+19,13	127,45	127,66	0,12		
0+25,00	127,42	127,67	0,16		
0+37,53	127,38	127,62	0,15		
0+50,00	127,18	127,49	0,22		
0+56,85	127,05	127,42	0,28		
0+75,00	127,12	127,43	0,22		
0+87,11	127,26	127,62	0,27		
0+100,00	127,60	127,92	0,23	0,10	0,08
0+103,92	127,71	128,02	0,22		
0+125,00	128,08	128,25	0,08		
0+125,51	128,08	128,25	0,08		
0+138,38	128,07	128,22	0,06		
0+150,00	128,06	128,20	0,05		
0+175,00	127,88	128,15	0,18		
0+175,00	127,88	128,15	0,18		
0+193,52	128,01	128,26	0,16		
0+200,00	128,03	128,30	0,18	0,08	0,08
0+220,00	128,14	128,42	0,19		
0+225,00	128,16	128,43	0,18		
0+240,03	128,05	128,35	0,21		
0+250,00	127,87	128,21	0,25		
0+272,04	127,51	127,90	0,30		
0+275,00	127,46	127,86	0,31		
0+290,01	127,24	127,65	0,32		
0+300,00	127,18	127,52	0,25	0,10	0,06
0+325,00	127,04	127,33	0,20		
0+350,00	127,05	127,30	0,16		
0+353,95	127,09	127,31	0,13		
0+375,00	127,25	127,44	0,10		
0+376,83	127,26	127,46	0,11		
0+395,98	127,39	127,64	0,16		
0+400,00	127,37	127,63	0,17	0,12	0,05
0+425,00	127,29	127,57	0,19		
0+450,00	127,27	127,51	0,15		
0+475,00	127,25	127,45	0,11		
0+500,00	127,23	127,39	0,07	0,13	0,05
0+508,61	127,23	127,37	0,05		
0+518,76	127,16	127,28	0,03		
0+525,00	127,09	127,23	0,05		
0+550,00	127,00	127,15	0,06		
0+559,19	127,02	127,18	0,07		

PROJEKT PRZEBUDOWY DROGI GMINNEJ
PRUSZANKA BARANKI – DOMANOWO – MIEŃ – DROGA KRAJOWA NR 66

Tabela nr 1 Wyrównanie podbudowy

0+575,00	127,07	127,24	0,08		
0+600,00	127,18	127,34	0,07		
0+619,52	127,27	127,42	0,06	0,13	0,06
0+625,00	127,28	127,43	0,06		
0+633,24	127,25	127,44	0,10		
0+650,00	127,17	127,35	0,09		
0+657,02	127,07	127,27	0,11		
0+675,00	126,86	127,05	0,10		
0+676,38	126,85	127,04	0,10		
0+700,00	126,73	126,91	0,09		
0+717,96	126,82	127,03	0,12		
0+725,00	126,86	127,11	0,16	0,12	0,06
0+750,00	127,26	127,41	0,06		
0+757,16	127,34	127,49	0,06		
0+767,61	127,40	127,61	0,12		
0+775,00	127,45	127,67	0,13		
0+792,64	127,51	127,65	0,05		
0+800,00	127,43	127,58	0,06		
0+813,73	127,32	127,46	0,05		
0+825,00	127,24	127,39	0,06	0,15	0,05
0+831,15	127,24	127,37	0,04		
0+850,00	127,26	127,42	0,07		
0+850,08	127,26	127,42	0,07		
0+870,49	127,37	127,56	0,10		
0+875,00	127,39	127,59	0,11		
0+900,00	127,40	127,65	0,16		
0+925,00	127,34	127,54	0,11	0,10	0,07
0+939,76	127,18	127,40	0,13		
0+950,00	127,07	127,28	0,12		
0+963,57	126,96	127,12	0,07		
0+975,00	126,87	127,04	0,08		
0+985,25	126,84	127,02	0,09		
1+000,00	126,84	127,05	0,12		
1+020,69	126,88	127,09	0,12	0,10	0,05
1+025,00	126,89	127,10	0,12		
1+028,32	126,90	127,11	0,12		
1+050,00	126,80	126,99	0,10		
1+075,00	126,66	126,85	0,10		
1+093,05	126,60	126,75	0,06		
1+100,00	126,58	126,74	0,07		
1+125,00	126,55	126,69	0,05		
1+136,49	126,55	126,67	0,03	0,14	0,06
1+150,00	126,54	126,64	0,01		
1+175,00	126,47	126,59	0,03		
1+200,00	126,39	126,54	0,06		
1+225,00	126,37	126,49	0,03		
1+250,00	126,32	126,44	0,03		

PROJEKT PRZEBUDOWY DROGI GMINNEJ
PRUSZANKA BARANKI – DOMANOWO – MIEŃ – DROGA KRAJOWA NR 66

Tabela nr 1 Wyrównanie podbudowy

1+275,00	126,26	126,39	0,04		
1+300,00	126,20	126,34	0,05		
1+325,00	126,16	126,29	0,04		
1+335,64	126,15	126,27	0,03	0,15	0,05
1+350,00	126,14	126,31	0,08		
1+375,00	126,20	126,39	0,10		
1+400,00	126,34	126,47	0,04		
1+400,66	126,35	126,48	0,04		
1+425,00	126,43	126,55	0,03		
1+450,00	126,50	126,63	0,04	0,15	0,06
1+453,05	126,51	126,64	0,04		
1+475,00	126,38	126,56	0,09		
1+497,30	126,38	126,48	0,01		
1+500,00	126,38	126,49	0,02		
1+525,00	126,44	126,58	0,05		
1+530,03	126,45	126,60	0,06		
1+539,77	126,48	126,63	0,06	0,16	0,08
1+550,00	126,46	126,64	0,09		
1+565,70	126,37	126,56	0,10		
1+570,70	126,33	126,52	0,10		
1+575,00	126,28	126,48	0,11		
1+600,00	126,03	126,25	0,13		
1+602,96	126,00	126,22	0,13		
1+618,97	125,82	126,08	0,17		
1+625,00	125,78	126,04	0,17	0,10	0,05
1+643,01	125,72	126,00	0,19		
1+650,00	125,75	126,04	0,20		
1+675,00	126,04	126,36	0,23		
1+697,89	126,51	126,92	0,32		
1+700,00	126,56	126,98	0,33		
1+717,15	127,29	127,50	0,12	0,11	0,05

PROJEKT PRZEBUDOWY DROGI GMINNEJ
PRUSZANKA BARANKI – DOMANOWO – MIEŃ – DROGA KRAJOWA NR 66
Tabela nr 2 Wykaz parametrów drogi w planie

Lp.	Lokalizacja [km]	Kąt zwrotu trasy [°]	Promień [m]	Łuk [m]	Strzałka [m]	Pochylenie poprzeczne jezdni [%]
PPT	0+000,00	30,8812250121,277,54				DASZKOWY 2%
PLK	0+017,11					
W1 ŚLK	0+078,97					
KŁK	0+138,38	19,994625078,523,11				
PLK	0+193,52					
W2 ŚLK	0+233,11					
KŁK	0+272,04					
W3	0+353,95	Załamane trasy α=1,2239°				
W4	0+633,24	Załamane trasy α=2,3399°				
PLK	0+757,16	13,457635073,991,96				
W5 ŚLK	0+794,29					
KŁK	0+831,15					
PLK	1+020,69	4,91471500115,801,12				
W6 ŚLK	1+078,62					
KŁK	1+136,49					
W7	1+400,66	Załamane trasy α=0,7257°				
PLK	1+530,03	3,698670040,670,30				
W8 ŚLK	1+550,37					
KŁK	1+570,70					
W9	1+602,96	Załamane trasy α=1,0379°				
KPT	1+717,15					

PROJEKT PRZEBUDOWY DROGI GMINNEJ
PRUSZANKA BARANKI – DOMANOWO – MIENIŃ – DROGA KRAJOWA NR 66
Tabela nr 3 Roboty ziemne

Pikietaż [km]	Wykop		Nasyp	
	Powierzchnia [m ²]	Objętość [m ³]	Powierzchnia [m ²]	Objętość [m ³]
1	2	3	4	5
0+00,00	4,65	0,00	1,47	0,00
0+17,11	0,00	*39,78	0,76	*19,07
0+19,13	0,00	0,00	0,74	1,50
0+25,00	0,00	0,00	0,88	4,74
0+37,53	0,00	0,00	0,91	11,23
0+50,00	0,00	0,00	1,61	15,71
0+56,85	0,00	0,00	2,04	12,49
0+75,00	0,00	0,00	1,59	32,99
0+87,11	0,00	0,00	1,97	21,59
0+100,00	0,00	0,00	2,10	26,25
0+103,92	0,00	0,00	2,08	8,19
0+125,00	0,00	0,00	0,74	29,69
0+125,51	0,00	0,00	0,75	0,38
0+138,38	0,00	0,00	0,45	7,73
0+150,00	0,00	0,01	0,45	5,21
0+175,00	0,00	0,03	1,23	20,93
0+175,00	0,00	0,00	1,23	0,00
0+193,52	0,00	0,00	1,33	23,73
0+200,00	0,00	0,00	1,35	8,70
0+220,00	0,00	0,00	1,34	26,98
0+225,00	0,00	0,00	1,17	6,30
0+240,03	0,00	0,00	1,48	19,94
0+250,00	0,00	0,00	1,65	15,63
0+272,04	0,00	0,00	1,93	39,45
0+275,00	0,00	0,00	1,98	5,79
0+290,01	0,00	0,00	2,08	30,51
0+300,00	0,00	0,00	1,76	19,19
0+325,00	0,00	0,00	1,52	41,01
0+350,00	0,00	0,00	1,53	38,23
0+353,95	0,00	0,00	1,37	5,73
0+375,00	0,00	0,00	1,15	26,52
0+376,83	0,00	0,00	1,16	2,11
0+395,98	0,00	0,00	1,57	26,14
0+400,00	0,00	0,00	1,62	6,39
0+425,00	0,00	0,00	1,64	40,73
0+450,00	0,00	0,00	1,41	38,08
0+475,00	0,00	0,00	1,07	30,89
0+500,00	0,00	0,00	0,90	24,53
0+508,61	0,00	0,00	0,82	7,38
0+518,76	0,00	0,00	0,62	7,31
0+525,00	0,00	0,00	0,57	3,72
0+550,00	0,00	0,00	0,49	13,22

PROJEKT PRZEBUDOWY DROGI GMINNEJ
PRUSZANKA BARANKI – DOMANOWO – MIEŃ – DROGA KRAJOWA NR 66
Tabela nr 3 Roboty ziemne

0+559,19	0,00	0,00	0,66	5,26
0+575,00	0,00	0,00	0,80	11,51
0+600,00	0,00	0,00	0,82	20,21
0+619,52	0,00	0,00	0,74	15,24
0+625,00	0,00	0,00	0,77	4,13
0+633,24	0,00	0,00	1,08	7,61
0+650,00	0,00	0,00	1,47	21,37
0+657,02	0,00	0,00	1,48	10,34
0+675,00	0,00	0,00	1,27	24,73
0+676,38	0,00	0,00	1,19	1,70
0+700,00	0,00	0,00	0,63	21,52
0+717,96	0,00	0,00	1,25	16,91
0+725,00	0,00	0,00	1,66	10,25
0+750,00	0,00	0,00	1,41	38,37
0+757,16	0,00	0,00	1,48	10,33
0+767,61	0,00	0,00	1,65	16,32
0+775,00	0,00	0,00	1,55	11,81
0+792,64	0,00	0,00	0,64	19,30
0+800,00	0,00	0,00	0,66	4,78
0+813,73	0,00	0,00	0,58	8,49
0+825,00	0,00	0,00	0,80	7,77
0+831,15	0,00	0,00	0,59	4,28
0+850,00	0,00	0,00	0,56	10,89
0+850,08	0,00	0,00	0,57	0,05
0+870,49	0,00	0,00	0,97	15,68
0+875,00	0,00	0,00	1,00	4,44
0+900,00	0,00	0,00	1,77	34,59
0+925,00	0,00	0,00	2,04	47,66
0+939,76	0,00	0,00	1,74	27,89
0+950,00	0,00	0,00	1,48	16,49
0+963,57	0,00	0,00	1,07	17,30
0+975,00	0,00	0,00	0,76	10,43
0+985,25	0,00	0,00	0,88	8,40
1+000,00	0,00	0,00	1,47	17,34
1+020,69	0,00	0,00	1,38	29,46
1+025,00	0,00	0,00	1,44	6,08
1+028,32	0,00	0,00	1,50	4,87
1+050,00	0,00	0,00	0,82	25,07
1+075,00	0,00	0,02	0,74	19,49
1+093,05	0,00	0,01	0,66	12,69
1+100,00	0,00	0,00	0,79	5,05
1+125,00	0,00	0,00	0,79	19,69
1+136,49	0,00	0,00	0,71	8,59
1+150,00	0,00	0,00	0,66	9,23
1+175,00	0,00	0,00	0,66	16,45
1+200,00	0,00	0,00	0,60	15,68
1+225,00	0,00	0,00	0,38	12,18

PROJEKT PRZEBUDOWY DROGI GMINNEJ
PRUSZANKA BARANKI – DOMANOWO – MIEŃ – DROGA KRAJOWA NR 66
Tabela nr 3 Roboty ziemne

1+250,00	0,00	0,00	0,34	9,00
1+275,00	0,00	0,00	0,41	9,43
1+300,00	0,00	0,00	0,48	11,11
1+325,00	0,00	0,00	0,46	11,72
1+335,64	0,00	0,00	0,36	4,35
1+350,00	0,00	0,00	0,76	8,00
1+375,00	0,00	0,00	1,09	23,10
1+400,00	0,00	0,00	0,81	23,74
1+400,66	0,00	0,00	0,80	0,54
1+425,00	0,00	0,00	0,56	16,55
1+450,00	0,00	0,00	0,43	12,40
1+453,05	0,00	0,00	0,44	1,33
1+475,00	0,00	0,00	0,94	15,12
1+497,30	0,00	0,00	0,39	14,84
1+500,00	0,00	0,00	0,41	1,09
1+525,00	0,00	0,00	0,52	11,64
1+530,03	0,00	0,00	0,55	2,70
1+539,77	0,00	0,00	0,61	5,68
1+550,00	0,00	0,00	0,74	6,94
1+565,70	0,00	0,00	0,89	12,86
1+570,70	0,00	0,00	0,83	4,30
1+575,00	0,00	0,00	0,85	3,60
1+600,00	0,00	0,00	1,15	25,02
1+602,96	0,00	0,00	1,20	3,48
1+618,97	0,00	0,00	1,38	20,60
1+625,00	0,00	0,00	1,39	8,34
1+643,01	0,00	0,00	1,59	26,86
1+650,00	0,00	0,00	1,49	10,77
1+675,00	0,00	0,00	1,49	37,31
1+697,89	0,00	0,00	2,54	46,11
1+700,00	0,00	0,00	2,67	5,51
1+717,15	0,00	0,00	1,15	32,75
Razem:				**1828,21

* WYKOP (39,78m³) ORAZ NASYP(6,63+12,44) WYNIKA Z PRZEBUDOWY PRZEPUSTU POD DROGĄ W KM0+001 ORAZ KONIECZNOŚCI POŁĄCZENIA ZE STANEM ISTNIEJĄCYM NA DŁUGOŚCI 7,0m (roboty ujęte w przedmiarze robót patrz: TOM II.1)

** wartość z tabeli zawiera objętość nasypu przeznaczoną na pobocza w ilości 3112m² x 0,1m=311,20m³

Lp./typ zjazdu	Nr ewidencyjny działki	Lokalizacja / strona	Przepust (dl./średnica)	Rodzaj nawierzchni	Powierzchnia	Uwagi	Rzędne wysokościowe wlotu	Rzędne wysokościowe wylotu
Z1/C	37/21, 37/5	0+028,85/P	9,0/φ40cm	żwirowa	55,75	Połączenie rowów na dl. 6,5 mb	127,25	Zachować spadek min.0,5%, dostosować do istniejącego dna rowu
Z2/B	37/3	0+044,10/L	-	żwirowa	41,60	-	-	-
Z3/B	37/22	0+110,10/P	7,0/ φ40cm	żwirowa	42,00	Połączenie rowów na dl. 9,0 mb	127,60	Zachować spadek min.0,5%, dostosować do istniejącego dna rowu
Z4/B	37/16	0+267,90/L	7,0/ φ40cm	żwirowa	39,50	-	127,30	127,03
Z5/B	37/20	0+277,55/P	7,0/ φ40cm	żwirowa	32,00	-	127,18	127,14
Z6/B	37/19	0+305,20/P	7,0/ φ40cm	żwirowa	32,15	-	127,00	126,92
Z7/B	35/13	0+334,75/L	-	żwirowa	40,90	-	-	-
Z8/C	42/3, 41/3	0+454,35/P	9,0/ φ40cm	żwirowa	49,20	Połączenie rowów na dl. (7,5+3,5)=1mb	Zachować spadek min.0,5%, dostosować do istniejącego dna rowu	
Z9/B	35/2	0+454,65/L	7,0/ φ40cm	żwirowa	39,95	-	126,74	126,70
Z10/B	35/1	0+541,05/L	7,0/ φ40cm	żwirowa	39,00	-	126,59	Zachować spadek min.0,5%, dostosować do istniejącego dna rowu
Z11/B	35/14	0+544,15/P	7,0/ φ40cm	żwirowa	35,80	-	126,70	126,63
Z12/B	35/12	0+590,75/P	7,0/ φ40cm	żwirowa	35,80	-	126,63	126,56
Z13/B	43/5	0+623,00/P	7,0/ φ40cm	żwirowa	34,55	-	Zachować spadek min.0,5%, dostosować do istniejącego dna rowu	
Z14/A	70	0+634,65/L	-	żwirowa	34,55+17,40	-	-	-

PROJEKT PRZEBUDOWY DROGI GMINNEJ PRUSZANKA BARANKI – DOMANOWO – MIEN – DROGA KRAJOWA NR 66
Tabela nr 4 Wykaz zjazdów

			asfaltowa	17,40				
Z15/B	43/4	0+669,55/P	7,0/ ϕ 40cm	35,30	-		126,30	126,23
Z16/A	71	0+784,75/P	-	28,50+22,00 22,00	Promienie skrajne $R_1=5m, R_2=8m$	-	-	-
Z17/B	33	0+962,95/L	7,0/ ϕ 40cm	49,50	-		126,31	126,25
Z18/A	72	1+073,70/L	10,0/ ϕ 40cm	35,10+17,15 17,15	Połączenie rowów na dł. 3,5 mb		126,18	126,07
Z19/B	50/1	1+075,85/P	7,0/ ϕ 40cm	18,70	-		125,98	125,91
Z20/B	60	1+282,80/P	7,0/ ϕ 40cm	38,80	-		125,47	125,43
Z21/B	59	1+305,85/P	7,0/ ϕ 40cm	40,10	-		125,41	125,37
Z22/B	62	1+358,85/P	7,0/ ϕ 40cm	45,00	Połączenie rowów na dł. (4,5+8,5)=13mb		125,65	125,48
Z23/A	61	1+545,55/P	-	34,20+17,02 17,02	-		-	-
Z24/B	64	1+546,35/L	-	18,60	-		-	-
Z25/B	208/3	1+604,75/P	-	8,30	-		-	-

Nawierzchnie żwirowe:

978,42 m²

Nawierzchnie asfaltowe:

73,57 m²