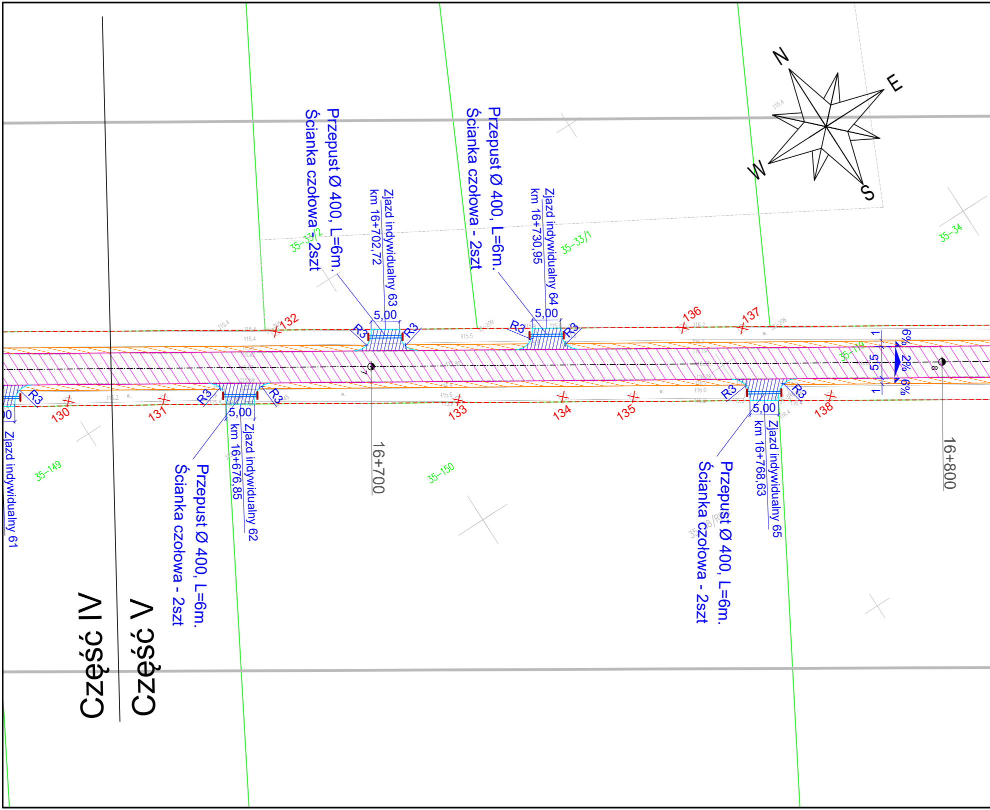
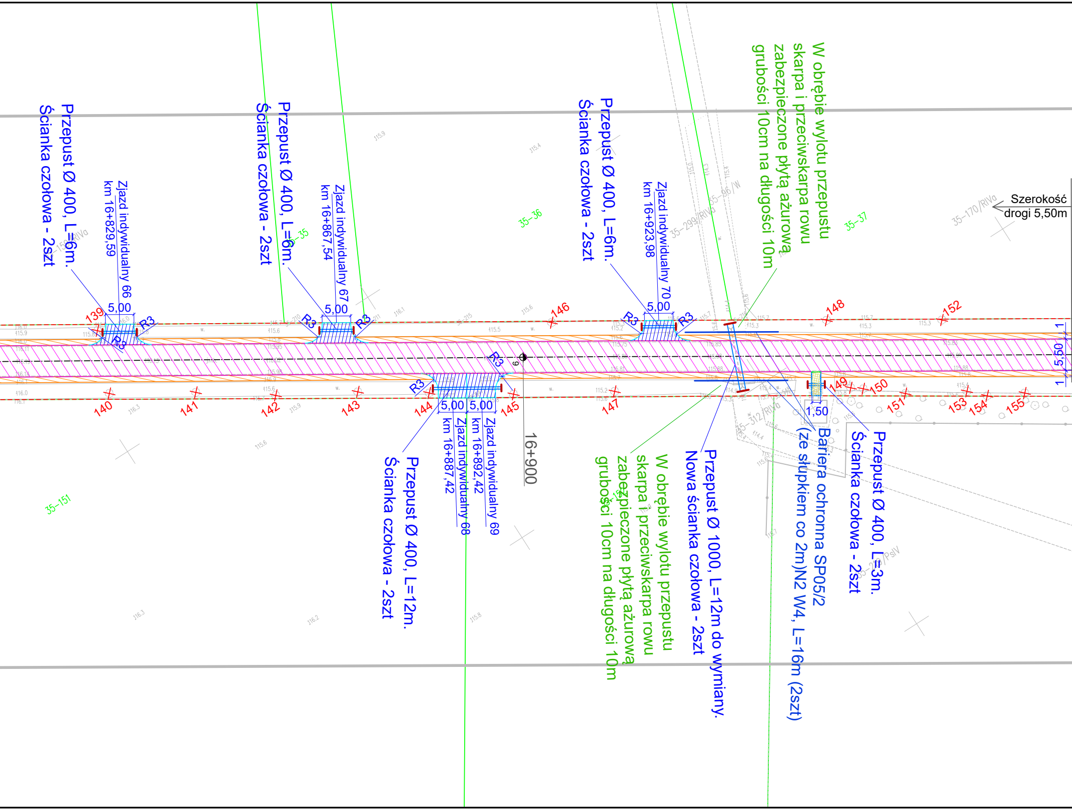
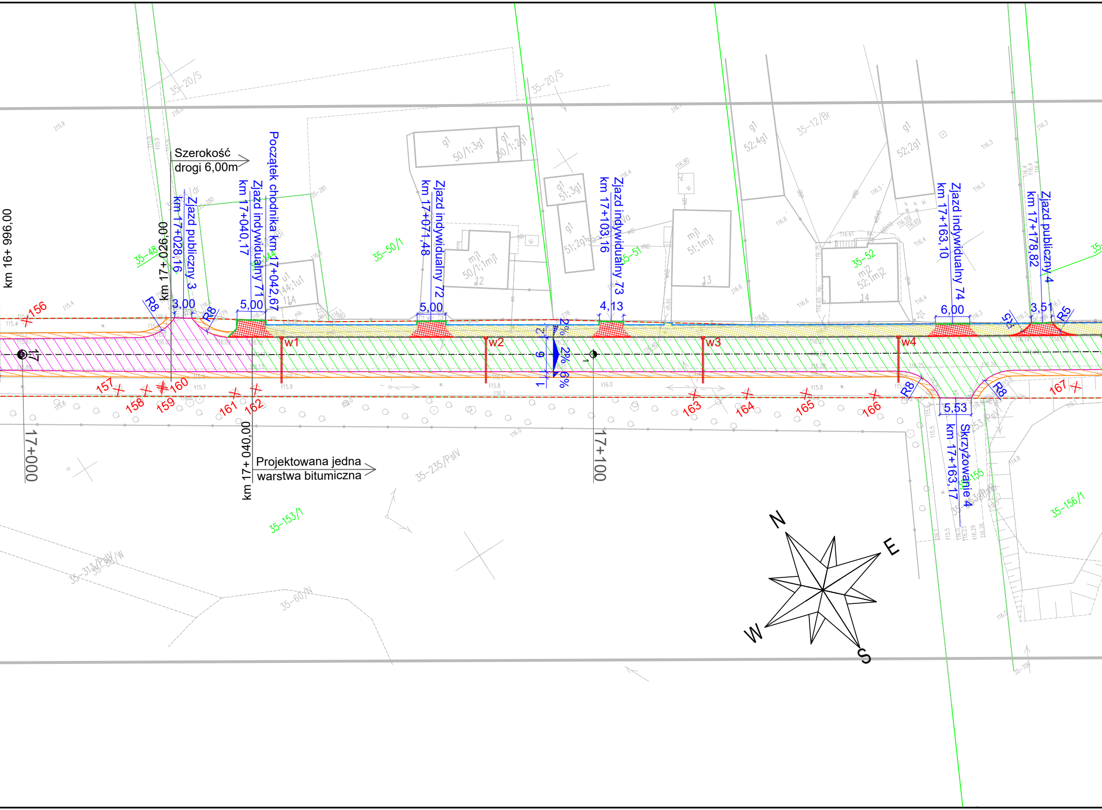
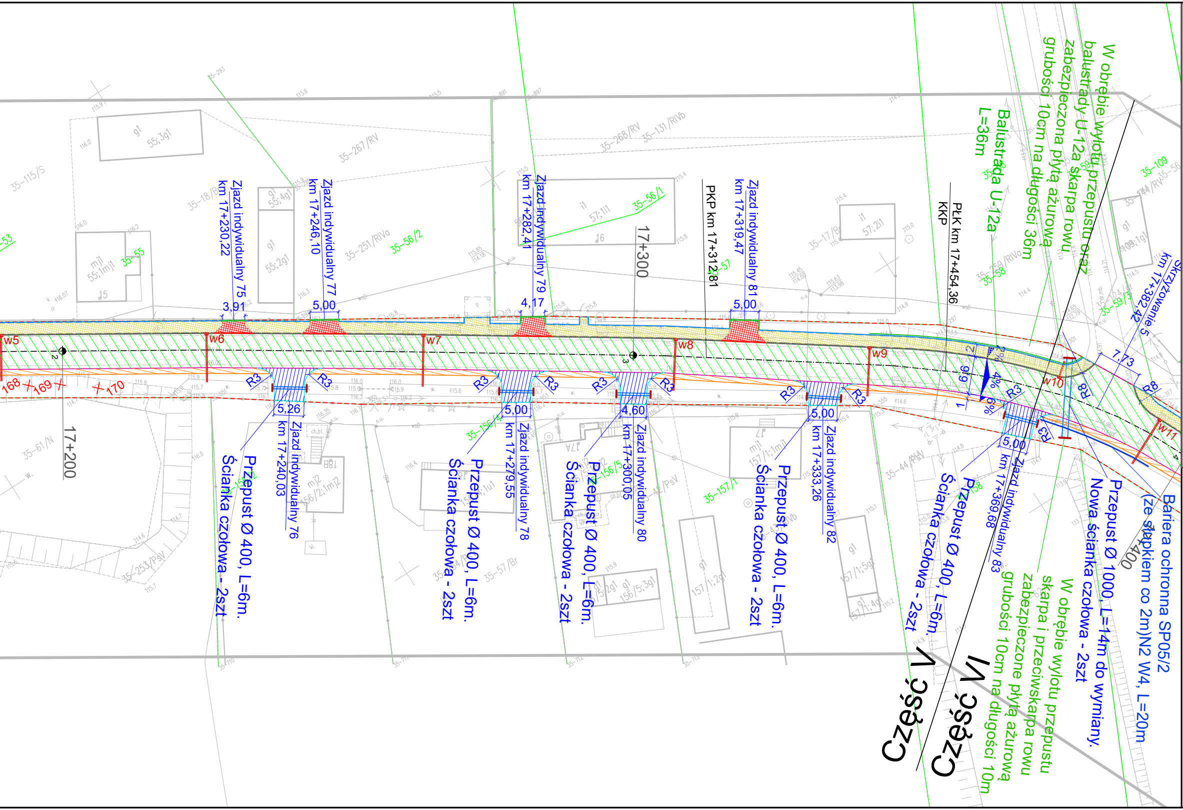

N
E
S
W
Przepust Ø 400, L=6m.
Ścianka czołowa - 2szt
Zjazd indywidualny 63
km 16+702,72
Przepust Ø 400, L=6m.
Ścianka czołowa - 2szt
Zjazd indywidualny 64
km 16+730,95
Przepust Ø 400, L=6m.
Ścianka czołowa - 2szt
Zjazd indywidualny 62
km 16+676,85
Przepust Ø 400, L=6m.
Ścianka czołowa - 2szt
Zjazd indywidualny 65
km 16+768,63
Zjazd indywidualny 61
5,00
5,00
5,00
5,00
R3
16+700
16+800
130
131
132
133
134
135
136
137
138
35-33/2
35-33/1
35-34
35-149
35-150
6%
2%
6%
5,5
1
1
Część IV
Część V


Przepust Ø 400, L=6m.
Ścianka czołowa - 2szt
Zjazd indywidualny 66
km 16+829,59
Przepust Ø 400, L=6m.
Ścianka czołowa - 2szt
Zjazd indywidualny 67
km 16+867,54
Przepust Ø 400, L=6m.
Ścianka czołowa - 2szt
Zjazd indywidualny 70
km 16+923,98
W obrębie wylotu przepustu
skarpa i przeciwskarpa rowu
zabezpieczone płytą ażurową
grubości 10cm na długości 10m
Szerokość
drogi 5,50m
Przepust Ø 400, L=12m.
Ścianka czołowa - 2szt
Zjazd indywidualny 68
km 16+887,42
Zjazd indywidualny 69
km 16+892,42
16+900
W obrębie wylotu przepustu
skarpa i przeciwskarpa rowu
zabezpieczone płytą ażurową
grubości 10cm na długości 10m
Przepust Ø 1000, L=12m do wymiany.
Nowa ścianka czołowa - 2szt
Bariera ochronna SP05/2
(ze słupkiem co 2m)N2 W4, L=16m (2szt)
Przepust Ø 400, L=3m.
Ścianka czołowa - 2szt
5,00
5,00
5,00
5,00
5,00
1,50
5,50
1
1
R3
139
140
141
142
143
144
145
146
147
148
149
150
151
152
153
154
155
35-35
35-36
35-37
35-151
35-299/RIVa
35-96/W
35-170/RIVa
35-312/RIVa


km 16+ 996,00
km 17+026,00
Szerokość drogi 6,00m
Zjazd publiczny 3
km 17+028,16
Zjazd indywidualny 71
km 17+040,17
Początek chodnika km 17+042,67
Zjazd indywidualny 72
km 17+071,48
Zjazd indywidualny 73
km 17+103,16
Zjazd indywidualny 74
km 17+163,10
Zjazd publiczny 4
km 17+178,82
3,00
5,00
5,00
4,13
6,00
3,51
5,53
R8
R8
R8
R8
R5
R5
w1
w2
w3
w4
2%
2%
6%
156
157
158
159
160
161
162
163
164
165
166
167
17+000
17+100
km 17+ 040,00
Projektowana jedna warstwa bitumiczna
Skrzyżowanie 4
km 17+163,17
35-20/S
35-20/S
35-48
35-280
35-281
35-50/1
35-51
35-52
35-12/Br
35-153/1
35-235/PsIV
35-60/N
35-313/PsIV
35-156/1
35-155
g1 50/1;3g1
g1 50/1;2g1
mj1 50/1;1mj1
12
u1 44;1u1
14A
g1 51;3g1
g1 51;2g1
mj1 51;1mj1
13
g1 52;4g1
g1 52;2g1
mj2 52;1mj2
14
N
E
S
W


Zjazd indywidualny 75 km 17+230,22
3,91
Zjazd indywidualny 77 km 17+246,10
5,00
Zjazd indywidualny 79 km 17+282,41
4,17
17+300
PKP km 17+312,81
Zjazd indywidualny 81 km 17+319,47
5,00
PŁK km 17+454,36
KKP
Balustrada U-12a L=36m
W obrębie wylotu przepustu oraz balustrady U-12a skarpa rowu zabezpieczona płytą ażurową grubości 10cm na długości 36m
Skrzyżowanie 5 km 17+382,44
7,73
w5
w6
w7
w8
w9
w10
w11
168
169
170
R3
R8
17+200
Zjazd indywidualny 76 km 17+240,03
5,26
Przepust Ø 400, L=6m.
Ścianka czołowa - 2szt
Zjazd indywidualny 78 km 17+279,55
5,00
Przepust Ø 400, L=6m.
Ścianka czołowa - 2szt
Zjazd indywidualny 80 km 17+300,05
4,60
Przepust Ø 400, L=6m.
Ścianka czołowa - 2szt
Zjazd indywidualny 82 km 17+333,26
5,00
Przepust Ø 400, L=6m.
Ścianka czołowa - 2szt
Zjazd indywidualny 83 km 17+369,68
5,00
Przepust Ø 400, L=6m.
Ścianka czołowa - 2szt
Przepust Ø 1000, L=14m do wymiany.
Nowa ścianka czołowa - 2szt
Bariera ochronna SP05/2 (ze słupkiem co 2m)N2 W4, L=20m
17+400
W obrębie wylotu przepustu skarpa i przeciwskarpa rowu zabezpieczone płytą ażurową grubości 10cm na długości 10m
Część V
Część VI
4%
9%
2
3
35-115/S
35-18/B
35-267/RV
35-268/RV
35-131/RIVb
35-251/RIVa
35-56/2
35-56/1
35-55
35-57
35-58
35-59/5
35-109
35-17/B
35-259/RIVa
35-61/N
35-253/PsV
35-57/Br
35-156/4
35-156/5
35-42/PsV
35-157/1
35-44/PsV
35-158
g1 55;3g1
g1 55;4g1
g1 55;2g1
mj1 55;1mj1
i1 57;1i1
i1 57;2i1
mj1 157/1;1mj1
mj2 156/2;1mj2
g1 157/1;2g1
g1 157/1;5g1
g1 157/1;4g1
g1 156/5;3g1
g1 109;1g1

OKREŚLENIE OBSZARU ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI

- - - - - - granica pasa drogowego / obszar inwestycji
= obszar oddziaływania inwestycji

granica działki

Legenda

—·—·— projektowana oś drogi
—— projektowany krawężnik 15x30x100
—— projektowany krawężnik najazdowy 15x22x100
—— projektowany opornik 12x25x100
—— projektowane obrzeże 8x30x100
—— projektowana krawędź jezdni
—— projektowana krawędź pobocza utwardzonego
—— projektowana krawędź zjazdu z kruszywa
⟋ projektowany przepust ze ściankami czołowymi
✕ drzewo do usunięcia
W▪— projektowany wpust z przykanalikiem
═ projektowana rura dwudzielna RHDPE-D fi 110/5
▥ projektowana nawierzchnia jezdni (bitumiczna) - dwie warstwy
▥ projektowana nawierzchnia jezdni (bitumiczna) - jedna warstwa
▧ projektowane pobocze utwardzone, gr 10cm - mieszanka optymalna 0/31,5
▨ projektowany zjazd - nawierzchnia z kruszywa
▦ projektowany chodnik, z kostki betonowej
▦ projektowany zjazd z kostki betonowej

Dopuszcza się zmianę lokalizacji zjazdu po uzgodnieniu z właścicielem gruntu. Na podstawie Art. 36a pkt 5 Ustawy Prawo Budowlane stanowi to nieistotne odstępstwo od projektu

INWESTOR:
POWIAT SIERPECKI
ul. Świętokrzyska 2a, 09-200 Sierpc

NAZWA INWESTYCJI:
Przebudowa drogi powiatowej nr 3742W
Goleszyn - Dziembakowo -
Borkowo - Zgagowo

ADRES INWESTYCJI:
Działki numer ewidencyjny:
46, obręb Zgagowo Wieś, gmina Zawidz,
2, 119, 121 obręb Skoczkowo, gmina Zawidz,
29, obręb Komorowo, gmina Rościszewo
8, 135, obręb Kuski, gmina Rościszewo
powiat sierpecki, województwo mazowieckie

Nazwa rys.: Plan sytuacyjny - część V
Nr rysunku: 5
Skala: 1: 500
Data: lipiec 2021r.

Projektant:
mgr inż. Krzysztof Bartczak
Upr.: MAZ/0184/PBD/16