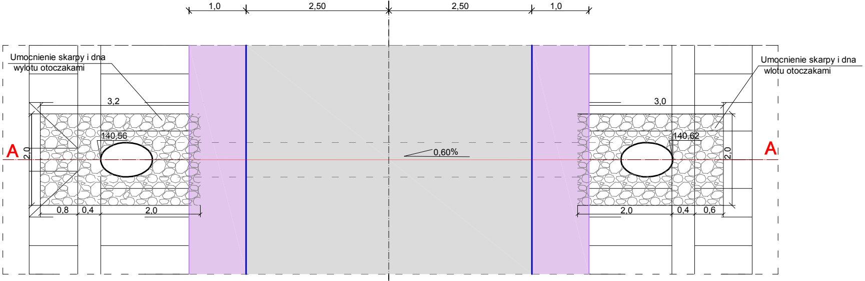
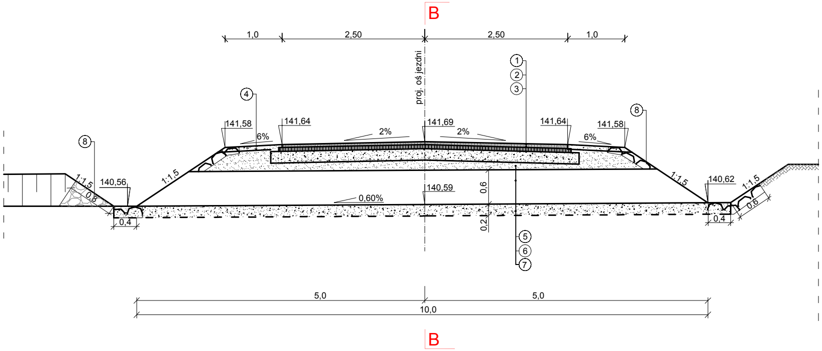
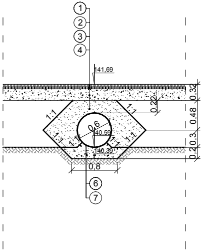
Przepust w km 0+828,00


1,0
2,50
2,50
1,0
Umocnienie skarpy i dna wylotu otoczakami
Umocnienie skarpy i dna wlotu otoczakami
3,2
3,0
140,56
140,62
A
A
2,0
2,0
0,60%
0,8
0,4
2,0
2,0
0,4
0,6

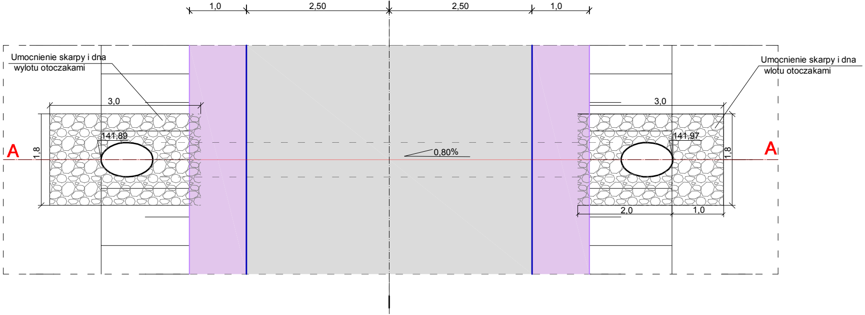
PRZEKRÓJ A-A


B
1,0
2,50
2,50
1,0
proj. oś jezdni
①
②
③
④
⑧
⑧
141,58
141,64
141,69
141,64
141,58
6%
2%
2%
6%
1:1,5
1:1,5
1:1,5
1:1,5
140,56
0,8
0,4
140,59
0,60%
0,6
0,2
140,62
0,6
0,4
⑤
⑥
⑦
5,0
5,0
10,0
B

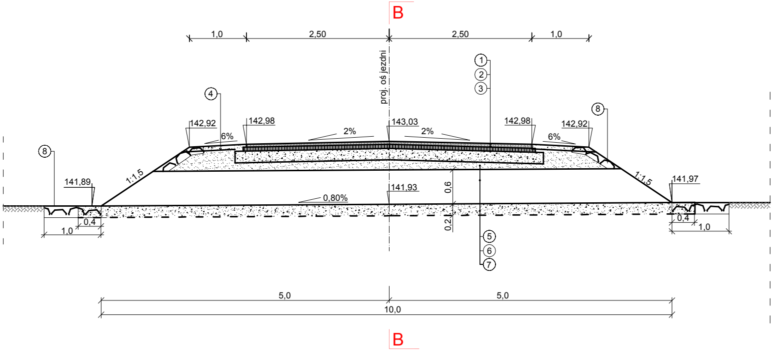
PRZEKRÓJ B-B


①
②
③
④
141,69
0,32
0,22
0,48
0,3
0,2
1:1
1:1
1:1
1:1
1:1
1:1
0,6
140,59
140,39
0,8
⑥
⑦

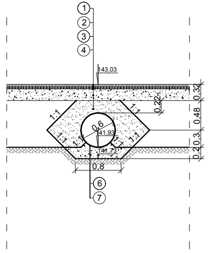
Przepust w km 0+480,62


1,0
2,50
2,50
1,0
Umocnienie skarpy i dna wylotu otoczakami
3,0
141,89
1,8
A
0,80%
3,0
141,97
1,8
A
Umocnienie skarpy i dna wlotu otoczakami
2,0
1,0

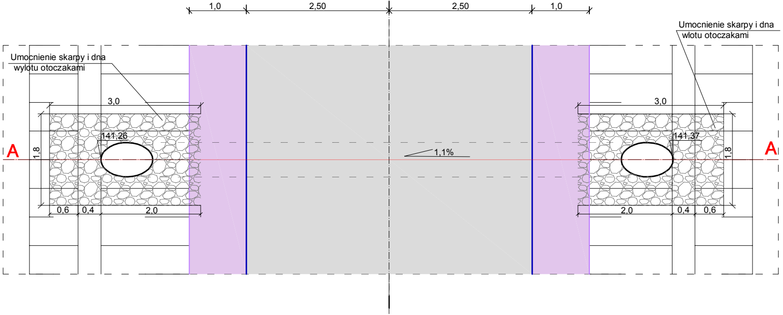
PRZEKRÓJ A-A


B
1,0
2,50
2,50
1,0
proj. oś jezdni
①
②
③
④
⑧
142,92
142,98
143,03
142,98
142,92
6%
2%
2%
6%
⑧
1:1,5
1:1,5
141,89
141,97
141,93
0,80%
0,6
0,2
0,4
1,0
0,4
1,0
⑤
⑥
⑦
5,0
5,0
10,0
B

PRZEKRÓJ B-B

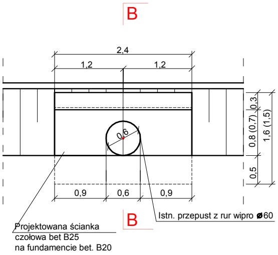

①
②
③
④
143,03
0,32
0,22
0,48
0,3
0,2
1:1
1:1
1:1
1:1
1:1
1:1
0,6
141,93
141,73
0,8
⑥
⑦

Przepust w km 0+167,60

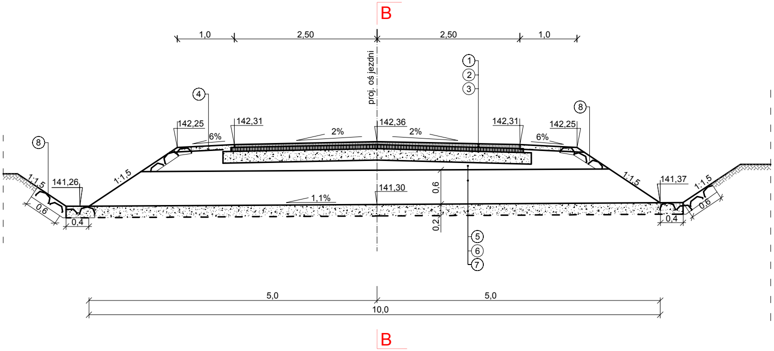

1,0
2,50
2,50
1,0
Umocnienie skarpy i dna wylotu otoczakami
Umocnienie skarpy i dna wlotu otoczakami
3,0
3,0
141,26
141,37
1,8
1,8
A
A
1,1%
0,6
0,4
2,0
2,0
0,4
0,6

Ścianka czołowa
istn. przepust w km 0+017,22

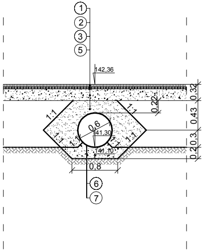
wys. 1,6m (1,5m) wylot (wlot)


B
2,4
1,2
1,2
0,6
0,3
0,8 (0,7)
1,6 (1,5)
0,5
0,9
0,6
0,9
B
Istn. przepust z rur wipro ø60
Projektowana ścianka czołowa bet B25 na fundamencie bet. B20

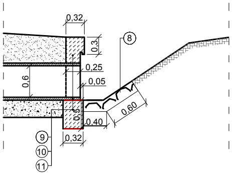
PRZEKRÓJ A-A


B
1,0
2,50
2,50
1,0
proj. oś jezdni
1
2
3
4
8
8
142,25
142,31
142,36
142,31
142,25
6%
2%
2%
6%
1:1,5
1:1,5
1:1,5
1:1,5
141,26
141,30
141,37
1,1%
0,6
0,2
0,6
0,4
0,4
0,6
5
6
7
5,0
5,0
10,0
B

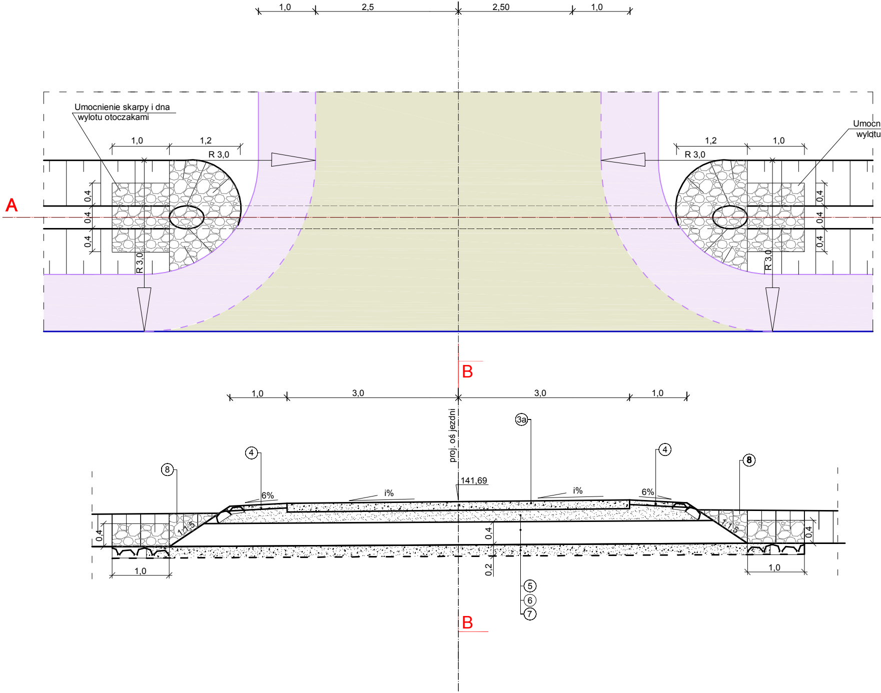
PRZEKRÓJ B-B


1
2
3
5
142,36
0,32
0,22
0,43
0,3
0,2
1:1
1:1
1:1
1:1
0,6
141,30
141,10
0,8
6
7

PRZEKRÓJ B-B


0,32
0,3
8
0,25
0,05
0,6
0,60
0,5
0,40
9
10
11
0,32

Przepust pod zjazdem


1,0
2,5
2,50
1,0
Umocnienie skarpy i dna wylotu otoczakami
1,0
1,2
R 3,0
0,4
0,4
0,4
R 3,0
A
1,2
1,0
R 3,0
Umocn
wylotu
0,4
0,4
0,4
R 3,0
B
1,0
3,0
3,0
1,0
proj. oś jezdni
3a
4
4
8
8
141,69
6%
i%
i%
6%
1:1,5
1:1,5
0,4
0,4
0,4
0,2
0,4
1,0
1,0
5
6
7
B

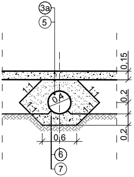
LEGENDA:

1). warstwa ścieralna z AC11S asfalt D50/70 kat. ruchu KR2, gr. 5 cm
2). warstwa wiążąca z AC16W, asfalt D50/70 kat. ruchu KR2, gr. 7 cm
3). podbudowa z mieszanki kruszywa łamanego o uziarnieniu 0/31,5 gr. 20 cm
3a). nawierzchnia zjazdu z mieszanki kruszywa łamanego o uziarnieniu 0/31,5 gr. 15 cm
4). pobocze z mieszknki kruszywa łam. 0/31,5 gr. 8 cm
5). zasypka kruszywem naturalnym 0/31,5
6) przepust rurowy z rur karbowanych PEHD ø 60 (SN8)
7). podsypa z pospółki gr. 20 cm (maks. śred.ziaren kruszywa 20mm)
8). umocnienie brukowe otoczakami na pods. cem.-piaskowej (1:4) gr. 5 cm z zalaniem zaprawą cem. M15
9). ścianka czołowa bet. B25
10). istn. przepust z rur wipro ø60
11). fundament bet. B20

ienie skarpy i dna
otoczakami

A

PRZEKRÓJ B-B


3a
5
0,15
0,2
0,2
1:1
1:1
1:1
1:1
0,4
0,6
6
7

PPI PROJEKT

Bogusław Lipiński
Plac Rzędziana 17, 19-222 Wąsosz
tel.: 0 663 710 715, e-**mail:** blipinski@*wp.pl*

Inwestor: **Zarząd Powiatu Łomżyńskiego Reprezentowany przez Dyrektora Zarządu Dróg Powiatowych w Łomży Pana Janusza Świderskiego**

Nr rys: 6.

Temat: ROZBUDOWA I PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 1915B, DR. 1914B - BUDY MIKOŁAJKA NA DŁ. W KM 0+000,00 - 1+355,00

Nazwa rys: PRZEKRÓJ NORMALNY - PRZEPUST

Strona: 1.

Zespół autorski:	Branża	**Imię i nazwisko**	**nr. uprawnień**	**podpis**
PROJEKTANT	drogowa	*mgr inż. Bogusław Lipiński*	PDL/033/PWOD/11	

Wąsosz, styczeń 2014

skala: 1:50