

Opis techniczny dla inwestycji pod nazwą  
**„Przebudowa drogi powiatowej nr 2108W Krasnosielc – Raki – Wólka Drażdzewska  
od km 0+000 do km 3+546, od km 3+606 do km 3+760, od km 4+246  
do km 8+528, odcinek o łącznej długości 7,982 km”- krótka charakterystyka**

*Kosztorys inwestorski został opracowany zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004 roku w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno – użytkowym (Dz.U. z 2004 r., Nr 130 poz. 1389 ze zm.)*

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi powiatowej klasy L nr 2108W Krasnosielc – Raki – Wólka Drażdzewska na odcinkach od km 0+000 do km 3+546, od km 3+606 do km 3+760, od km 4+246 do km 8+528, odcinek o łącznej długości 7,982 km. Projektowany odcinek drogi zlokalizowany jest na terenie powiatu makowskiego, gmina Krasnosielc w miejscowości Nowy Krasnosielc (działka nr ewidencyjny 20), Przytuły (działka nr ewidencyjny 495,294/2), Raki (działka nr ewidencyjny 800, 279/1), Elżbiecin (działka nr ewidencyjny 149), Wólka Drażdzewska (działka nr ewidencyjny 516).

Inwestorem przebudowy drogi jest Powiat Makowski – Zarząd Dróg Powiatowych w Makowie Mazowieckim.

Droga powiatowa nr 2108W Krasnosielc – Raki – Wólka Drażdzewska jest ciągiem komunikacyjnym klasy L (lokalna) połączonym w punkcie początkowym w miejscowości Nowy Krasnosielc z drogą wojewódzką nr 544Brodnica – Mława – Przasnysz - Ostrołęka a w miejscowości Wólka Drażdzewska z drogą powiatową nr 3227W Przasnysz – Baranowo.

Przebudowywana droga ma charakter lokalny i status drogi publicznej – powiatowej. Roboty realizowane będą w granicach istniejącego pasa drogowego. Głównym przeznaczeniem drogi jest obsługa wsi i połączenie z ośrodkami gminnymi.

Do wykonania w ramach przebudowy drogi przewidziano:

- reprofilację rowów przydrożnych na łącznym odcinku 6, 640 km;
- karczowanie 111 sztuk pni  $\phi > 60\text{cm}$ ;
- poszerzenie jezdni w km 0+000 ÷ 0,665 z 5,5 m do 7,25 m;
- wymiana podbudowy i nawierzchni na przepuście w km 7+315;
- rozebranie czterech przepustów z rur betonowych  $\phi 600$  w km 0+040 dł. 11,0 mb, w km 0+245 dł. 9,0 mb, w km 1+188 dł. 10,0 mb oraz w km 6+060 dł. 8,0 mb;

- budowa czterech przepustów z rur polietylenowych HDPE spiralnie karbowanych  $\phi$  600 w km 0+040 dł. 11,0 mb, w km 0+245 dł. 9,0 mb, w km 1+188 dł. 10,0 mb oraz w km 6+060 dł. 8,0 mb;
- umocnienie skarpy i dna rowu płytami azurowymi w km 0+000 ÷ 0+665, na odcinku o długości 500 mb;
- wyrównanie istniejącej nawierzchni betonem asfaltowym grubości 6 cm;
- ułożenie warstwy ścieralnej nawierzchni z betonu asfaltowego grubości 5 cm i szerokości 5,0 metrów, poza odcinkiem od km 0+000 ÷ 0+680- szerokość 7,25 m;
- przebudowa 62 zjazdów gospodarczych (przepusty pod zjazdami  $\phi$  400);
- ułożenie kolorowej kostki brukowej betonowej typu starobruk gr. 8 cm na 10 zjazdach;
- obustronne umocnienie poboczy kruszywem łamanym na szerokości 1 metra;
- oznakowanie poziome grubowarstwowe masami chemoutwardzalnymi – linia P-7b i P-7c;
- montaż barier ochronnych na dojazdach do mostu;
- montaż barier ochronnych na dwóch przepustach w km 6+585 i w km 7+315;

Podstawowe parametry techniczne:

- Klasa drogi L
- Prędkość projektowana 50 km/h
- Przekrój drogowy
- Szerokość jezdni – 5,50 metra poza odcinkiem o długości 0,665 km – szerokość 7,25 m
- Spadek poprzeczny jezdni – 2%
- Kategoria ruchu – KR-2