

## **ZAŁĄCZNIK NR 1 – WYTYCZNE DO PROJEKTOWANIA**

### **1. ZAKRES OPRACOWANIA**

Zakresem opracowania objęto modernizację nawierzchni jezdni drogi powiatowej nr 2500E na odcinku Walew – Jarochówek. Skrzyżowanie z drogą krajową nr 91 nie jest przedmiotem opracowania.

Istniejąca jezdnia ulega przebudowie tj. poszerzeniu z 4,0 m do 5,5 m, budowie podlegają obie zatoki autobusowe oraz chodnik pomiędzy zatokami. Do każdej działki projektuje się utwardzony zjazd z kruszywa łamanego stab. mech. Istniejące pobocza utwardza się za pomocą kruszywa łam. stab. mech na szerokości 0,75 m. Odmuleniu i oczyszczeniu ulegają również rowy przydrożne. Istniejące przepusty pod koroną drogi ulegają wyczyszczeniu. Po przebudowie elementów zagospodarowania pasa drogi powiatowej odtwarza się oznakowanie pionowe i poziome.

### **2. LOKALIZACJA**

Przedmiotowe odcinki drogi zlokalizowane są na działkach o nr ew. 47 i 63 w miejscowości Walew, działce nr ew. 109, 178 - obręb Jarochówek, gmina Daszyna. Roboty budowlane znajdują się w km 0+000 - 2+100. Szczegółową lokalizację przedstawia rys. nr 1 na mapie zasadniczej do celów opiniodawczych.

### **3. ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU**

Droga powiatowa nr 2500E przebiega w przekroju poprzecznym posiada jezdnię asfaltową szer. 4,0 m oraz pobocze gruntowe szer. 1,0 - 1,2 m. W km 1+851 oraz 2+018 znajduje się przystanek autobusowy. Droga Posiada dwa skrzyżowania zwykłe to jest z drogą krajową nr 91, drogą gminną nr 104003E. Odwodnienie drogi powierzchniowo – wgłębne do przydrożnych rowów.

### **4. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU**

Droga powiatowa w układzie komunikacyjnym pozostaje jako droga klasy zbiorczej podporządkowana drodze krajowej nr 91. Droga z jedną jezdnią. Jezdnia drogi o dwóch pasach ruchu w przeciwnym kierunku i szer. 2,75 m. Pobocza szer. 1,0 m utwardzone

kruszywem łamanym m na szerokości 0,75 m i głębokość 15 cm. Rowy trapezowe. Prędkość projektowa 50 km/h.

W ramach przebudowy projektuje się odtworzenie nawierzchni :

- jezdni,
- zjazdów,
- zatoki autobusowej,

Roboty budowlane przewidują :

- wykonanie poszerzenia jezdni na odcinku 0+000 - 2+100,
- wykonanie zatok autobusowych o parametrach :
  - krawędź najazdowa : 21 m,
  - krawędź zatrzymania : 20 m,
  - krawędź wyjazdowa : 12 m,
- wykonanie chodnika pomiędzy zatokami autobusowymi, montaż wiat : 5,0 x1,0 m
- wykonanie remontu częściowego nawierzchni mieszanką na gorąco,
- wykonanie warstwy wyrównawczej z betonu asfaltowego,
- wykonanie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego,
- wykonanie zjazdów indywidualnych z kruszywa łamanego stab ,mech. w granicach pasa drogowego,
- wykonanie profilu pobocza wraz z jego odtworzeniem,
- oczyszczenie istniejących rowów drogowych wraz z wyprofilowaniem skarp przy użyciu łyżki trapezowej,
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego przejść dla pieszych,

### **5.3. ZAŁOŻENIA PROJEKTOWE**

Wykonać przebudowę nawierzchni jezdni i nawierzchni istniejących zjazdów indywidualnych zgodnie z PZT. Konstrukcja zjazdów wg rysunków.

Konstrukcję nawierzchni dla obciążenia ruchem KR-1 przyjęto w oparciu o normy i katalog :

- WT-2 z 2014 roku
- WT-4 z 2010 roku,
- Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych.,

Podczas prac budowlanych należy zwrócić szczególną uwagę na połączenia między kolejnymi warstwami konstrukcji drogi. Wiązanie warstw należy uzyskać poprzez skropienie lepiszczem asfaltowym podłoża pod wykonaną warstwę. Jako lepiszcze asfaltowe należy stosować emulsje asfaltowe C60B3ZM, C60B5ZM zgodne z normą PN-EN 13808:2010. Podłoże pod wykonywaną warstwę powinno być skropione w ilości wystarczającej na związanie warstw, bez nadmiaru lepiszcza.

Ilość asfaltu (po odparowaniu wody) w połączeniu międzywarstwowym musi spełniać poniższe wartości :

- Podbudowa z kruszywa stabilizowanego mechanicznie :  $0,7 \text{ kg/m}^2$ ,
- Podbudowa asfaltowa :  $0,3 \text{ kg/m}^2$ ,

Wbudowanie kolejnej warstwy można rozpocząć dopiero po rozpadzie emulsji i odparowaniu wody.

Połączenie warstwy ścieralnej z istniejącą nawierzchnią drogi powiatowej należy wykonać zgodnie z normą **PN-S-96025:2000 Drogi samochodowe i lotniskowe. Nawierzchnie asfaltowe. Wymagania.** Zwrócić szczególnie uwagę aby przesunąć złącza warstw wiążących i ścieralnych względem siebie.

Po wykonaniu robót konstrukcyjnych wyprofilować i zagęścić pobocza. Spadek pobocza drogi powiatowej 6%.

#### konstrukcja nawierzchni:

Projektowana konstrukcja nawierzchni jezdni po poszerzeniu	Szerokość warstwy [m]	Grubość warstwy [m]
Warstwa ścieralna AC 11S 50/70	5,5	0,04
Warstwa wyrównawcza AC 16W 50/70	5,5	0,04

**konstrukcja poszerzenia:**

Projektowana konstrukcja poszerzenia	Szerokość warstwy [m]	Grubość warstwy [m]
Warstwa ścieralna AC 11 S 50/70	1,35	0,04
Warstwa wiążąca AC 16W 50/70	0,90	0,04
Warstwa kruszywa łam. stab. mech	1,15	0,20
Warstwa kruszywa stab. cem. Rm=5 MPa	1,35	0,20

**konstrukcja chodnika:**

Projektowana konstrukcja chodnika	Szerokość warstwy [m]	Grubość warstwy [m]
Warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej (szara)	1,5	0,08
Warstwa podsypki cem.-piask. 1:4	1,5	0,03-0,05
Warstwa kruszywa stab. cem. Rm=5 MPa	1,5	0,20
Warstwa odsączająca z piasku 0/32	1,5	0,20

**konstrukcja zatoki autobusowej:**

Projektowana konstrukcja zatok autobusowych	Grubość warstwy [m]
Warstwa ścieralna z betonu cem. C35/45	0,20
Warstwa poślizgowa z folii HDPE	0,002
Warstwa podbudowy z chudego betonu C8/10 MPa	0,20
Warstwa wzmacniająca podłoże RM=5MPa	0,20
Warstwa odsączająca	0,20

**konstrukcja zjazdów utwardzonych kruszywem:**

Projektowana konstrukcja zjazdów z kruszywa łam.	Grubość warstwy [m]
Warstwa kruszywa stab. mech	0,20

**konstrukcja zjazdów utwardzonych kostką betonową:**

Projektowana konstrukcja chodnika	Szerokość warstwy [m]	Grubość warstwy [m]
Warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej (szara)	2,0	0,08
Warstwa podsypki cem.-piask. 1:4	2,0	0,03-0,05
Warstwa kruszywa łam. stab. mech.	2,0	0,20
Warstwa kruszywa stab. cem. Rm=5 MPa	2,0	0,20

Krawężnik betonowy ciężki uliczny 20x30x100 cm na ławie z betonu cem. C12/15. Obrzeże betonowe 8x30x100 cm na podsypce cem.-piask. gr. 5 cm.

**5.3.5. TRASA W PLANIE**

Wg PZT.

**5.3.6. NIWELETA**

Dokonać korekty istniejących spadków podłużnych do wartości wymaganych warunkami technicznymi.

**5.3.7. ODWODNIENIE**

Nie zmienia się sposobu odwodnienia drogi powiatowej. Rowy do odprowadzenia na całej długości drogi.

**5.3.8. KOLIZJE**

Nie występują.

**5.3.9. ROBOTY ZIEMNE**

Wg przedmiaru robót.

**5.3.10. TOPOGRAFIA PUNKTÓW GŁÓWNYCH TRASY**

Wg zagospodarowania terenu.

**5.3.11. OZNAKOWANIE PIONOWE I POZIOME**

Odnawia się oznakowanie poziome i pionowe.

**5. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI POSZCZEGÓLNYCH CZĘŚCI  
ZAGOSPODAROWANIA TERENU**

- Powierzchnia warstwy ścieralnej z AC: 15 372 m<sup>2</sup>,
- Powierzchnia warstwy wyrównawczej z AC : 11 550 m<sup>2</sup>,
- Powierzchnia chodnika z bet. kostki bruk. : 483 m<sup>2</sup>,
- Powierzchnia zjazdów z kruszywa łam. stab. mech.: 1 590 m<sup>2</sup>,
- powierzchnia zjazdów z bet. kostki bruk. : 60 m<sup>2</sup>,
- Powierzchnia poboczy z kruszyw łam. stab. mech. gr. 12 cm : 3 150 m<sup>2</sup>,
- Powierzchnia zatok autobusowych : 240 m<sup>2</sup>.

**6. INFORMACJA NA TEMAT OCHRONY ZABYTKOWEJ TERENU ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO**

Teren robót budowlanych nie podlega żadnej z form ochrony zabytków.

**7. DANE OKREŚLAJĄCE WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ NA TEREN ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO**

Teren robót budowlanych nie znajduje się na obszarze eksploatacji górniczej.

**8. INFORMACJE I DANE O CHARAKTERZE I CECHACH ISTNIEJĄCYCH I PRZEWIDYWANYCH ZAGROŻEŃ DLA ŚRODOWISKA**

Realizacja zamierzenia budowlanego nie stwarza zagrożeń dla środowiska z uwagi na fakt, iż droga istnieje a nawierzchnia drogi ulega przebudowie. Po realizacji inwestycji nastąpi poprawa przejezdności drogi i jednocześnie ograniczona zostanie emisja zanieczyszczeń.