

TOM II. cz. II. PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY

cz. 1. BRANŻA DROGOWA

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:

CZĘŚĆ OPISOWA	122
1. Podstawa i zakres opracowania.	122
1.1. Podstawa, lokalizacja i zakres inwestycji.	122
1.2. Dane wyjściowe i przepisy.	122
1.3. Zakres opracowania.	123
2. Stan istniejący.	123
2.1. Zagospodarowanie pasa drogowego.	123
2.2. Warunki gruntowo-wodne.	123
2.3. Zieleń.	124
3. Stan projektowany.	124
3.1. Parametry techniczne.	124
3.2. Ukształtowanie w planie.	125
3.2.1. Skrzyżowania.	125
3.2.2. Zatoki autobusowe.	126
3.2.3. Miejsca postojowe.	126
3.2.4. Chodniki.	126
3.2.5. Ścieżki pieszo-rowerowe.	126
3.2.6. Ścieżki rowerowe.	126
3.2.7. Zjazdy.	126
3.2.8. Przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów.	126
3.2.9. Bariery ochronne drogowe.	127
3.2.10. Obiekty inżynierskie.	127
3.3. Ukształtowanie w przekroju podłużnym.	127
3.4. Roboty ziemne.	127
3.5. Podstawowe przekroje konstrukcyjne.	128
3.6. Krawężniki i obrzeża.	130
3.7. Odwodnienie.	130
4. Projekt rozbiórki.	131
5. Organizacja ruchu.	131
6. Pomiar natężenia ruchu.	131
7. Prognoza ruchu.	131

8. Projekt wzmocnienia nawierzchni.....	133
8.1. Ruch całkowity w okresie eksploatacji.....	133
8.2. Ugięcie obliczeniowe.	133
8.3. Grubość zastępcza nakładki.	133
8.4. Układ warstw wzmacniających.	133
8.5. Sprawdzenie grubości zastępczej.	133
8.6. Wnioski.	133
CZEŚĆ OPISOWA	134
1. Plan sytuacyjny (skala 1:500) rys. 01-1-01-4.....	134
2. Przekrój podłużny (skala 1:100/1000) rys. 02-1-02-2	134
3. Przekroje normalne (skala 1:50) rys. 03-1-03-2.....	134

CZĘŚĆ OPISOWA

1. Podstawa i zakres opracowania.

1.1. Podstawa, lokalizacja i zakres inwestycji.

Projekt opracowano na zlecenie Zamawiającego tj. Powiatu Bełchatowskiego reprezentowanego przez Powiatowy Zarząd Dróg w Bełchatowie. Przedmiotem opracowania jest projekt rozbudowy drogi powiatowej nr 1931E (ul. Piotrkowska) odc. od ul. Zdieszulickiej do obwodnicy wschodniej.

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie łódzkim, powiat bełchatowski, miasto i gmina Bełchatów.

1.2. Dane wyjściowe i przepisy.

- Wytyczne Zamawiającego;
- Mapa do celów projektowych;
- Opinia geotechniczna określająca warunki gruntowo-wodne na potrzeby projektu;
- Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U. z 2012r. poz. 462),
- Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004r w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz.U.Nr 202, poz. 2072 z późniejszymi zmianami);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004r. w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno-użytkowym (Dz. U. nr 130, poz. 1389);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz. U. nr 202, poz. 2072);
- Przepisy ustawy z dnia 20 lutego 2015 r. - Prawo budowlane;
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 43, poz. 430);
- Ustawa z dnia 29 stycznia 2004r. - Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity Dz. U. nr 164, poz. 1163 z 2006r. ze zmianami);
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001r. - Prawo ochrony środowiska (Dz. U. nr 129, poz. 902 ze zmianami);
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. nr 108, poz. 908 ze zmianami);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 grudnia 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. nr 220, poz. 2181);
- „Inżynieria ruchu” WKiŁ Warszawa 1999r.;
- „Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych, część I i II”, GDDP Warszawa 2001r.;

- Uzgodnienia i opinie;
- Inwentaryzacja wykonana przez zespół projektowy.

1.3. Zakres opracowania.

Zakres niniejszego opracowania obejmuje:

- rozbudowę jezdni drogi powiatowej nr 1931E o nawierzchni bitumicznej;
- budowę chodników;
- budowę ścieżki rowerowej oraz pieszo-rowerowej;
- przebudowę oraz budowę zjazdów indywidualnych i publicznych;
- przebudowę przepustów drogowych.

2. Stan istniejący.

2.1. Zagospodarowanie pasa drogowego.

Przedmiotem opracowania jest rozbudowa drogi powiatowej nr 1931E na długości ok. 1,8 km. Początek rozbudowy drogi powiatowej nr 1931E zlokalizowany jest na skrzyżowaniu z ul. Zdieszulicką będącą w zarządzie Miasta Bełchatów, koniec natomiast dowiązany jest do projektowanego włączenia do obwodnicy wschodniej Miasta Bełchatów.

Na przedmiotowym odcinku w stanie istniejącym droga powiatowa nr 1931E jest drogą o nawierzchni asfaltowej o szerokości ok. 6.00m. Nawierzchnia wymaga wzmocnienia.

Na analizowanym odcinku droga posiada przekrój drogowy bez wydzielonych ciągów pieszych bądź rowerowych.

Droga przebiega przez tereny zabudowy km ok. 0+000 – 0+950 i 1+440 – 1+630 oraz poza terenem zabudowy km ok. 0+950 – 1+440 i 1+630 – 1+800. Poza terenem zabudowy Droga jest kręta, posiada liczne łuki poziome i przebiega przez tereny rolnicze. Odwodnienie drogi zapewniają odcinki obustronnych rowów drogowych. Na długości rowów, lokalnie pod zjazdami można wyodrębnić zarurowania.

Na analizowanym odcinku znajduje się następująca infrastruktura techniczna:

- sieć wodociągowa,
- projektowana kanalizacja sanitarna,
- oświetlenie uliczne,
- linia kablowa energetyczna,
- linia napowietrzna energetyczna,
- linia napowietrzna telekomunikacyjna,
- linia światłowodowa.

2.2. Warunki gruntowo-wodne.

Podłoże gruntowe w miejscu projektowanej inwestycji pod kątem rozbudowy drogi oraz posadowienia nawierzchni można zakwalifikować do I kategorii geotechnicznej w prostych warunkach gruntowych.

Na odcinku od km 0+000 do km ok. 0+500 pod nawierzchnią zalegają grunty spoiste zbudowane z glin piaszczystych. Następnie droga posadowiona jest bezpośrednio na gruntach niespoistych (piaski średnie i żwiry) o różnej, zmieniającej się miąższości (niejako stanowiąc sinusoidalny przebieg grubości tej warstwy): do ok. 3,0m p.p.t. w rejonie km ok. 0+700, dalej przegłębienie do ok. 5,40m p.p.t w rejonie

skrzyżowania z drogą gminną w kierunku miejscowości Zdieszulice Dolne (od km 0+800 do km 0+900), następnie zmniejszenie grubości do ok. 1,20m p.p.t. w rejonie km ok. 1+050, zwiększenie grubości do ok. 6,0m w rejonie przepustu w km ok. 1+150, dalej na zmiennej głębokości od ok. 0,70m do ok. 1,50m p.p.t. na odcinku od km ok. 1+400 do km 1+550 i ostatecznie na głębokości ok. 5,60m na końcu inwestycji. Poniżej warstw niespoistych zalegają grunty gliniaste. W rejonie istniejących przepustów w warstwie gruntów niespoistych zlokalizowano występowanie soczewek gruntów organicznych (okolice przepustu od km ok. 0+850 do km ok. 0+950 – ok. 60cm grubości warstwa namulów gliniastych zalegająca poniżej 2,0m p.p.t. oraz w okolicy przepustu od km ok. 1+100 do km ok. 1+200 – ok. 45cm grubości warstwa namulów gliniastych w stanie plastycznym zalegająca bezpośrednio pod konstrukcją drogi). Szczególnie druga warstwa zalegająca bezpośrednio pod konstrukcją wymaga odspojenia.

Na całej długości odcinka grubość warstwy nasypów niekontrolowanych (związana z istniejącą konstrukcją nawierzchni) jest zmienna i wynosi od ok. 0,30m do ok. 1,8m (nasypy głównie na bazie piasku średniego).

Poziom wód gruntowych jest zmienny i waha się od ok. 1,70m do km 2,20m pod powierzchnią terenu. Poziom zwierciadła wody gruntowej może się zmieniać i jest zależny od zasilania opadami atmosferycznymi i wodami roztopowymi. Szczególnie jest to zauważalne w rejonie przepustów, gdzie poziom wód może sięgać nawet poziomu terenu – w miejscach tych występuje stagnacja oraz powolna infiltracja wód opadowych w głębsze warstwy gruntu.

Projektowana nawierzchnia drogowa po wykonaniu korytowania (głównie na poszerzeniach), przy uwzględnieniu odspojenia gruntów organicznych w rejonie przepustu w km ok. 1+150, będzie posadowiona głównie na utworach piaszczystych (grupa nośności G1/G2) – na większości odcinka lub lokalnie na gruntach gliniastych (grupa nośności G4).

2.3. Zieleń.

W liniach rozgraniczających planowanej inwestycji występują drzewa przeznaczone do wycinki.

3. Stan projektowany.

3.1. Parametry techniczne.

Parametry techniczne i geometryczne przyjęto zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2 marca 1999r. – w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 2016 poz. 124 zmieniony rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2019r. – Dz.U. 2019 poz. 1643) oraz z warunkami zamówienia.

Parametry techniczne projektowanej drogi:

- Klasa techniczna drogi: Z
- Prędkość projektowa:
 - $V_p=50$ km/h, $V_p=40$ km/h (łuki poziome o mniejszych promieniach).
- Przekrój drogi – jednojezdniowy, dwupasowy
- Kategoria ruchu – KR2
- Nawierzchnia drogi – asfaltowa
- Szerokość jezdni – 6.00 m (2x3,00 m) z poszerzeniami na łukach poziomych;
- Pochylenie poprzeczne jezdni – daszkowe 2% oraz jednostronne na łukach;

- Nawierzchnia chodnika, ciągu pieszo-rowerowego – betonowa kostka brukowa, gr. 8 cm
- Szerokość chodnika – min. 2.00m (do szerokości nie wlicza się szerokości krawężników i obrzeży),
- Szerokość ciągu pieszo-rowerowego – min. 3.00m na terenie zabudowy oraz 2.50m poza terenem zabudowy (do szerokości nie wlicza się szerokości krawężników i obrzeży),
- Pochylenie poprzeczne chodników, ciągu pieszo-rowerowego – 1–3%.

3.2. Ukształtowanie w planie.

Początek rozbudowy drogi powiatowej nr 1931E zlokalizowany jest na skrzyżowaniu z ul. Zdieszulicką będącą w zarządzie Miasta Bełchatów, koniec natomiast dowiązany jest do projektowanego włączenia do obwodnicy wschodniej Miasta Bełchatów.

Oś projektowanej drogi składa się z odcinków prostych z załomami wyokrąglonymi łukami poziomymi. Zastosowano następujące łuki poziome:

- W_3 – promień $R_3=500,0$ m w km 0+227,26 – 0+266,29
- W_7 – promień $R_7=800,0$ m w km 0+683,53 – 0+790,04
- W_8 – promień $R_8=100,0$ m w km 0+801,72 – 0+951,45
- W_9 – promień $R_9=170,0$ m w km 0+968,87 – 1+074,54
- W_{11} – promień $R_{11}=75,0$ m w km 1+114,48 – 1+222,20
- W_{13} – promień $R_{13}=170,0$ m w km 1+379,85 – 1+508,51

Projektowany jest przekrój jednojezdniowy o szerokości jezdni 6.00m (2x3.00 m).

W celu poprawy bezpieczeństwa, w ciągu drogi powiatowej nr 1931E projekt zakłada budowę w km ok. 0+880 azylu dla pieszych i rowerzystów stanowiącego jednocześnie wyspę spowalniającą na wjeździe w teren zabudowany.

Projektowane pochylenia poprzeczne oraz wartości elementów geometrycznych projektuje się z dostosowaniem do wymagań Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 2016 poz. 124), zmieniony rozporządzeniem Ministra Infrastruktury (Dz.U. 2019 poz. 1643).

3.2.1. Skrzyżowania.

Inwestycja zakłada przebudowę lub rozbudowę skrzyżowań drogi powiatowej nr 1931E z innymi drogami publicznymi. Na analizowanym odcinku występują następujące skrzyżowania:

- skrzyżowanie z drogą gminną (w zarządzie Miasta Bełchatów) nr G713E (ul. Zdieszulicka) – w km ok. 0+009;
- skrzyżowanie z drogą gminną nr 101257E (w kierunku Zdieszulice Dolne) – w km ok. 0+864;
- skrzyżowanie z drogą gminną (w zarządzie Miasta Bełchatów) nr G713E (ul. Zdieszulicka) – w km ok. 1+530;
- skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1913E – objęte jest odrębnym zadaniem projektowym.

Skrzyżowanie z drogą gminną nr 101257E (w kierunku Zdieszulice Dolne) zaprojektowano jako skanalizowane, pozostałe skrzyżowania zaprojektowano jako zwykłe.

Pozostałe wloty istniejących dróg poprzecznych o nawierzchni bitumicznej bądź gruntowej – są wlotami dróg wewnętrznych będących w zarządzie gminy i nie stanowią skrzyżowań.

3.2.2. Zatoki autobusowe

Inwestycja zakłada budowę zatok autobusowych w następujących lokalizacjach:

- w km ok. 0+726 – zatoka po lewej stronie drogi; zakłada się wyznaczenie miejsca dla późniejszego montażu wiaty autobusowej,
- w km ok. 0+800 – zatoka po prawej stronie drogi; zakłada się wyznaczenie miejsca dla późniejszego montażu wiaty autobusowej,
- w km ok. 1+510 – zatoka po lewej stronie drogi, otwarta od strony północnej; zakłada się wyznaczenie miejsca dla późniejszego montażu wiaty autobusowej,
- w km ok. 1+580 – zatoka po prawej stronie drogi; zakłada się wyznaczenie miejsca dla późniejszego montażu wiaty autobusowej.

3.2.3. Miejsca postojowe.

Nie dotyczy.

3.2.4. Chodniki

Inwestycja zakłada budowę odcinków chodnika szer. 2.00m o konstrukcji z kostki betonowej w rejonie zatok autobusowych oraz skrzyżowania z drogą gminną nr 101257E (w kierunku Zdieszulice Dolne).

3.2.5. Ścieżki pieszo-rowerowe.

Na całej długości przedmiotowego odcinka zaprojektowano ścieżkę pieszo-rowerową szer. 2.50-3.00m o konstrukcji z kostki betonowej. Poza terenem zabudowy ścieżka została oddzielona od jezdni pasem szerokości 1.00m przeznaczonym do zabrukowania.

3.2.6. Ścieżki rowerowe.

Inwestycja zakłada budowę odcinków ścieżek rowerowych szer. 2.00m o konstrukcji z kostki betonowej w rejonie zatok autobusowych.

3.2.7. Zjazdy.

Dostępność przyległych posesji do projektowanego układu komunikacyjnego zapewniono projektując zjazdy indywidualne i publiczne. Projekt zakłada budowę zjazdów o konstrukcji asfaltowej i z kostki betonowej.

Projekt zakłada budowę przepustów średnicy 400mm pod zjazdami w ciągu rowów drogowych. Wyloty umocnione ściankami czołowymi prefabrykowanymi.

3.2.8. Przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów.

Uwzględniając potrzeby osób niepełnosprawnych w rejonie przejścia dla pieszych zaprojektowano krawężniki obniżone na całej szerokości przejścia maksymalnie do 2cm. W obrębie przejść dla pieszych należy zastosować płyty ostrzegawcze z wypustkami 30x30x8 cm. W rejonie przejazdów dla rowerzystów (na wysokości ciągu pieszo-rowerowego) krawężnik betonowy 15x22x100 cm na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 należy ułożyć jako wtopiony równo z nawierzchnią (wysokość 0cm).

3.2.9. Bariery ochronne drogowe.

Projekt zakłada montaż barier stalowych N2W2A skrajnych w poboczu, przy założeniu zachowania odległości lica bariery od krawędzi jezdni min. 1.00m:

- na dojeździe do przepustu w rejonie km ok. 0+914,
- na dojeździe do przepustu w rejonie km ok. 1+138,
- na dojeździe do przepustu w rejonie km ok. 1+768.

Dodatkowo projekt zakłada montaż barierek U-12a zabezpieczających pieszych oraz rowerzystów wysokości 1.20m.

3.2.10. Obiekty inżynierskie

Inwestycja obejmuje swym zakresem następujące obiekty inżynierskie:

- przebudowa przepustu w km ok. 0+914,
- przebudowa przepustu w km ok. 1+138,
- przebudowa przepustu w km ok. 1+768.

3.3. Ukształtowanie w przekroju podłużnym.

Zakłada się nieznaczne podniesienie niwelety drogi w celu zaprojektowania wzmocnienia istniejącej nawierzchni. W rejonie przepustu w km ok. 1+138 założono podniesienie niwelety o ok. 20 cm w celu zminimalizowania różnic terenowych.

3.4. Roboty ziemne.

W ramach niniejszego projektu przewiduje się roboty ziemne w zakresie wykonania korytowania pod projektowane konstrukcje drogowe oraz wykonanie robót ziemnych niezbędnych dla poszerzenia jezdni.

Nadmiar mas ziemnych uzyskanych przy wykonywaniu wyżej wymienionych robót przewidziano do wywozu lub wbudowania w nasypy na terenie należącym do Inwestora.

Podłoże gruntowe należy doprowadzić do następujących parametrów:

- Wtórny moduł odkształcenia: $E_2 \geq 80$ MPa;
- Wskaźnik zagęszczenia: $I_s \geq 0,97$;

Roboty ziemne związane z realizacją wykopów i nasypów pod projektowane drogi wykonać należy zgodnie z normą PN-S-02205:1998 „Drogi samochodowe – Roboty ziemne – Wymagania i badania”. Przy wykonaniu robót należy zachować wymagania BHP. W miejscach występowania uzbrojenia roboty należy wykonać ręcznie.

W przypadku braku możliwości uzyskania wymaganych parametrów podłoża o grupie nośności G1 (badanie płytą VSS na warstwie gruntu stabilizowanego cementem) należy wymienić warstwę gruntu podłoża nawierzchni na warstwę gruntu lub materiału niewysadzionowego. Grubość wymienianej warstwy podłoża jest zależna od jej wskaźnika nośności CBR i wynosi minimum 60 cm (CBR 25%). Dodatkowo zaleca się wzmocnienie podłoża geosyntetykiem.

W miejscach występowania skarp o pochyleniu 1:1 zastosowano umocnienie za pomocą płyt ażurowych 40x60x8 cm.

3.5. Podstawowe przekroje konstrukcyjne.

Przedstawione konstrukcje obejmują podstawowe warstwy posadowione na podłożu doprowadzonym do nośności G1. Szczegóły doprowadzenia podłoża (w zależności od lokalizacji) do odpowiedniej nośności będą przedmiotem projektu wykonawczego.

a) Jezdnia (kategoria ruchu KR2) - nakładka:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70, gr. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W 35/50, gr. 4 cm,
- antyspękaniowa geosiatka zbrojeniowa,
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC11W 35/50, gr. 4 cm,
- istniejąca konstrukcja,

Łączna grubość warstw konstrukcji nawierzchni - Σ : 12 cm

b) Jezdnia (kategoria ruchu KR2) - pełna konstrukcja:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70, gr. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W 35/50, gr. 4 cm,
- antyspękaniowa geosiatka zbrojeniowa,
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC11W 35/50, gr. 4 cm,
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C_{90/3} (0/31,5), gr. 20 cm,
- podbudowa pomocnicza z mieszanki związanej cementem C_{3/4}, gr. 15 cm,
- podłoże nośności G1

Łączna grubość warstw konstrukcji nawierzchni - Σ : 47 cm

- Sprawdzenie warunku mrozoodporności

Wymagana grubość konstrukcji nawierzchni, zgodnie z Katalogiem Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych, wynosi:

$$H_z = 0,45 \times h_z = 0,45 \times 1,00\text{m} = 0,45\text{ m} \leq H = 0,47\text{ m}$$

Warunek mrozoodporności jest spełniony (przy założeniu kategorii KR2 dla grupy nośności podłoża G2).

c) Jezdnia (kategoria ruchu KR1 – drogi wewnętrzne) - pełna konstrukcja:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70, gr. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W 35/50, gr. 5 cm,
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C_{90/3} (0/31,5), gr. 20 cm,
- podbudowa pomocnicza z mieszanki związanej cementem C_{3/4}, gr. 15 cm.

Łączna grubość warstw konstrukcji nawierzchni - Σ : 44 cm

- Sprawdzenie warunku mrozoodporności

Wymagana grubość konstrukcji nawierzchni, zgodnie z Katalogiem Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych, wynosi:

$$H_z = 0,40 \times h_z = 0,40 \times 1,00\text{m} = 0,40\text{ m} \leq H = 0,44\text{ m}$$

Warunek mrozoodporności jest spełniony (przy założeniu kategorii KR1 dla grupy nośności podłoża G2).

d) Zjazd:

- warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej, beżowej koloru grafitowego, gr. 8 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:3, gr. 3 cm,
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C_{90/3} (0/31,5), gr. 20 cm
- warstwa z mieszanki związanej cementem C_{3/4}, gr. 15 cm

Łączna grubość warstw konstrukcji nawierzchni - Σ: 46 cm

- Sprawdzenie warunku mrozoodporności

Wymagana grubość konstrukcji nawierzchni, zgodnie z Katalogiem Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych, wynosi:

$$H_z = 0,40 \times h_z = 0,40 \times 1,00\text{m} = 0,40\text{ m} \leq H = 0,46\text{ m}$$

Warunek mrozoodporności jest spełniony (przy założeniu kategorii KR1 dla grupy nośności podłoża G2).

e) Chodnik:

- warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej koloru szarego, gr. 8 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4, gr. 5 cm,
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C_{90/3} (0/31,5), gr. 10 cm
- warstwa z mieszanki związanej cementem C_{1.5/2.0}, gr. 10 cm

Łączna grubość warstw konstrukcji nawierzchni - Σ: 33 cm

f) Ścieżka rowerowa oraz pieszko-rowerowa:

- warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej, beżowej koloru czerwonego, gr. 8 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4, gr. 5 cm,
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C_{90/3} (0/31,5), gr. 15 cm
- warstwa z mieszanki związanej cementem C_{1.5/2.0}, gr. 10 cm

Łączna grubość warstw konstrukcji nawierzchni - Σ: 33 cm

g) Opaska, wyspa w jezdni:

- warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej koloru szarego, gr. 8 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4, gr. 3 cm,
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C_{90/3} (0/31,5), gr. 10 cm
- warstwa z mieszanki związanej cementem C_{1.5/2.0}, gr. 10 cm

Łączna grubość warstw konstrukcji nawierzchni - Σ: 31 cm

h) Wyspa w miejscu przejścia dla pieszych:

- warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej koloru szarego, gr. 8 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4, gr. 5 cm,
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C_{90/3} (0/31,5), gr. 10 cm
- warstwa z mieszanki związanej cementem C_{1.5/2.0}, gr. 10 cm

Łączna grubość warstw konstrukcji nawierzchni - Σ: 33 cm

i) Wyspa w miejscu przejazdu dla rowerzystów:

- warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej, bezfazowej koloru czerwonego, gr. 8 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4, gr. 5 cm,
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C_{90/3} (0/31,5), gr. 10 cm
- warstwa z mieszanki związanej cementem C_{1.5/2.0}, gr. 10 cm

łączna grubość warstw konstrukcji nawierzchni - Σ: 33 cm

j) Zatoka:

- warstwa ścieralna z kostki kamiennej nieregularnej 15/17, śr. grubości 16 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4, gr. 5 cm,
- podbudowa z betonu cementowego C16/20, grub. 22 cm
- podbudowa z mieszanki związanej cementem C_{3/4}, gr. 15 cm

łączna grubość warstw konstrukcji nawierzchni - Σ: 58 cm

k) Poszerzenia z kostki kamiennej (powierzchnie wyniesione poprawiające przejezdność):

- warstwa ścieralna z kostki kamiennej rzędowej grubości 12 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4, gr. 5 cm,
- podbudowa z betonu cementowego C16/20, grub. 20 cm
- podbudowa z mieszanki związanej cementem C_{3/4}, gr. 15 cm

łączna grubość warstw konstrukcji nawierzchni - Σ: 52 cm

3.6. Krawężniki i obrzeża.

Nawierzchnię jezdni drogi powiatowej ograniczono krawężnikiem betonowym o wymiarach 15x30x100 cm wyniesionego na 12 cm na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15.

W miejscu rejonie peronu przystankowego przy zatoce krawężnik betonowy 15x30x100 cm na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 należy ułożyć jako wyniesiony na 16 cm ponad nawierzchnię zatoki.

W rejonie przejazdów dla rowerzystów krawężnik betonowy 15x30x100 cm na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 należy ułożyć jako wtopiony na 0 cm. W rejonie przejść dla pieszych krawężnik betonowy 15x30x100 cm na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 należy ułożyć jako obniżony do 2 cm.

Nawierzchnię zjazdów ograniczono opornikiem betonowym o wymiarach 12x25x100 cm, natomiast od strony jezdni zjazd ograniczony jest krawężnikiem betonowym najazdowym o wymiarach 15x22x100 cm wyniesionym 4 cm powyżej nawierzchni jezdni drogi powiatowej.

Chodniki oraz ścieżki ograniczono obrzeżem betonowym typu wysokiego o wymiarach 8x30x100 cm na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15.

Szczegółowe rozwiązanie projektowanych elementów przedstawiono na rysunku przekroje normalne.

3.7. Odwodnienie.

Odwodnienie nawierzchni jezdni drogi powiatowej odbywa się poprzez odpowiednie ukształtowanie podłużne i poprzeczne odprowadzające wody deszczowe do wpustów i dalej za pomocą

Projekt architektoniczno-budowlany 130

przykanalika lub kolektora do odtworzonego rowu przydrożnego. Odbiornikami dla wód opadowych są przebudowywane przepusty drogowe i projektowany zbiornik oraz rów infiltracyjno-odparowujący.

4. Projekt rozbiórki.

W związku z rozbudową drogi powiatowej przewiduje się rozbiórkę fragmentów istniejącej nawierzchni bitumicznej oraz rozbiórkę istniejących zjazdów.

5. Organizacja ruchu.

Projekt docelowej organizacji ruchu opracowano zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 grudnia 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. nr 220, poz. 2181).

Pełne projektowane oraz istniejące oznakowanie pionowe i poziome przedstawiono w **projekcie stałej organizacji ruchu** stanowiące odrębne opracowanie.

6. Pomiar natężenia ruchu.

Pomiaru natężenia ruchu dokonano w przekroju drogi powiatowej nr 1931E w kwietniu 2020 r. Pomiar prowadzono w dwóch lokalizacjach:

- Skrzyżowanie drogi powiatowej 1931E z drogą gminną 101257E (kier. Zdieszulice Dolne);
- Skrzyżowanie drogi powiatowej 1931E z drogą powiatową 1913E (kier. Zdieszulice Górne);

Tabela nr 1. Natężenie ruchu dobowe:

Struktura rodzajowa	Ilość pojazdów
Rowery	12
Motocykle	4
Samochody osobowe	2628
Samochody dostawcze	84
Ciężarowe BP	75
Ciężarowe ZP	24
Autobusy	9
Ciągniki	20

7. Prognoza ruchu.

Na podstawie pomiarów ruchu opracowano prognozę dla 20-letniego okresu projektowego.

Tabela nr 2. Sumaryczny ruch pojazdów w okresie projektowym.

Struktura rodzajowa	Ilość pojazdów
	lata 2020 - 2040
Samochody osobowe	25 340 530
Samochody dostawcze	707 083
Ciężarowe BP	609 549
Ciężarowe ZP	245 398
Autobusy	75 555
Ciągniki	146 000
Razem	27 124 115

Obliczenie liczby osi obliczeniowych dla roku 2020 tj. w 20 roku po oddaniu dróg do eksploatacji:

$$L = (N_C \times r_C + N_{C+P} \times r_{C+P} + N_A \times r_A) \times f_1 \times f_2 \times f_3$$

gdzie:

- N_{100} – ruch projektowy, czyli sumaryczna liczba równoważnych osi standardowych 100 kN w całym okresie projektowym nawierzchni przypadająca na pas obliczeniowy;
- N_C – sumaryczna liczba samochodów ciężarowych bez przyczep w całym okresie projektowym;
- N_{C+P} – sumaryczna liczba samochodów ciężarowych z przyczepami i ciągników siodłowych z naczepami w całym okresie projektowym;
- N_A – sumaryczna liczba autobusów w przekroju w całym okresie projektowym;
- r_C – współczynnik przeliczeniowy na osie obliczeniowe dla samochodów ciężarowych bez przyczep;
- r_{C+P} – współczynnik przeliczeniowy na osie obliczeniowe dla samochodów ciężarowych z przyczepami i ciągników siodłowych z naczepami;
- r_A – współczynnik przeliczeniowy na osie obliczeniowe dla autobusów;
- f_1 – współczynnik obliczeniowego pasa ruchu;
- f_2 – współczynnik szerokości pasa ruchu;
- f_3 – współczynnik pochylenia niwelety;

Przyjęto kategorię ruchu dla poszczególnych ulic na podstawie Załącznika do Zarządzenia nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16.06.2014 r. „Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Pólsztynowych”.

Tabela nr 3. Klasyfikacja dróg według kategorii ruchu

Kategoria ruchu	N_{100} - sumaryczna liczba równoważnych osi standardowych 100 kN w całym okresie projektowym [w milionach osi 100 kN na pas obliczeniowy]
KR1	$0,03 < N_{100} \leq 0,09$
KR2	$0,09 < N_{100} \leq 0,50$
KR3	$0,50 < N_{100} \leq 2,50$
KR4	$2,50 < N_{100} \leq 7,30$
KR5	$7,30 < N_{100} \leq 22,00$
KR6	$22,00 < N_{100} \leq 52,00$
KR7	$N_{100} > 52,00$

$$N_{100} = (609\,549 \times 0,45 + 245\,398 \times 1,70 + 75\,555 \times 1,15) \times 0,50 \times 1,06 \times 1,00 = \mathbf{412\,532} \Rightarrow \mathbf{KR2}$$

Z uwagi na budowę obwodnicy Bełchatowa, zakłada się znaczne ograniczenie natężenia na przedmiotowej drodze. Do projektowania wzmocnienia konstrukcji jezdni przyjęto kategorię ruchu **KR2**.

8. Projekt wzmocnienia nawierzchni.

8.1. Ruch całkowity w okresie eksploatacji.

$$N_{100} = (609\,549 \times 0,45 + 245\,398 \times 1,70 + 75\,555 \times 1,15) \times 0,50 \times 1,06 \times 1,00 = \mathbf{412\,532\,100\,kN/pas}$$

8.2. Ugięcie obliczeniowe.

Na podstawie badań ugięć wyznaczono ugięcie obliczeniowe:

$$U_{obl.} = 1,13\,mm$$

8.3. Grubość zastępcza nakładki.

Na podstawie nomogramu nr 3 z Katalogu Przebudów i Remontów Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych KPRNPP-2013 wyznaczono grubość zastępczą:

$$H_{zast.wym.} = 20\,cm$$

8.4. Układ warstw wzmacniających.

Warstwa ścierna:	beton asfaltowy AC11S	gr. 4 cm
Warstwa wiążąca:	beton asfaltowy AC11W	gr. 4 cm
Warstwa wyrównawcza:	beton asfaltowy AC11W	gr. 4 cm

8.5. Sprawdzenie grubości zastępczej.

$$H_{zast.proj.} = a_1 \times h_1 + a_2 \times h_2 + \dots = 2 \times 4 + 2 \times 4 + 2 \times 4 = 24\,cm$$

8.6. Wnioski.

Z uwagi na słabą podbudowę w przekroju istniejącej konstrukcji nawierzchni przyjęto pakiet warstw bitumicznych 4 cm + 8 cm (4 + 4 cm) odpowiadających wymaganiom warstw bitumicznych dla KR2. Pakiet ułożony zostanie na istniejących warstwach bitumicznych po ich uprzednim sfrezowaniu. Dla zabezpieczenia nawierzchni przed spękaniem zaprojektowano dodatkowo montaż pomiędzy warstwami wyrównawczą oraz wiążącą siatki stalowej wykonanej z linki (kord), mocowanej do podłoża poprzez skropienie emulsją (membrana antyspękania).

Opracował:

Marcin Konowski
Nr upr. WKP/0113/POOD/18
upr. bud. do projektowania
bez ograniczeń w specjalności
inżynierskiej drogowej

CZEŚĆ OPISOWA

- 1. Plan sytuacyjny (skala 1:500)..... rys. 01-1-01-4**
- 2. Przekrój podłużny (skala 1:100/1000)..... rys. 02-1-02-2**
- 3. Przekroje normalne (skala 1:50) rys. 03-1-03-2**