

3.2.4 Konstrukcja nawierzchni

Wykonanie konstrukcji nawierzchni zostało przyjęte na podstawie pomiarów ruchu, badań geologicznych i specyfikacji dla obciążenia ruchem KR2 przy założeniu 20-letniego okresu eksploatacji. Dopuszczalny nacisk osi przyjęto 100 KN/oś.

Konstrukcja nawierzchni drogowej – typ A, nakładka od km 0+000 – 0+224;

- 1 – Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 gr. 4 cm
- 2 – Warstwa wyrównawcza AC 11S 50/70 gr. średnia 75 kg/m²

Konstrukcja nawierzchni drogowej - typ B od km 0+224 – 1+104 ; 1+772 – 2046,61

- 1 – Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 gr. 4 cm
- 2 – Podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC 16 P 50/70 gr. 9 cm
- 3- Podbudowa pomocnicza kruszywo łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm gr. 20cm
- 4 - Warstwa mrozoochronna gr. 20 cm
- 5 - Grunt stabilizowany cementem $R_m=2,5$ MPa:

- $E_2 \geq 40$ MPa (G3) – 15 cm Od km 0+-000 do km 1+104 - odcinek dł 880 m
- $E_2 \geq 30$ MPa (G4) – 25 cm Od km 1+772 do km 2+050,73 - odcinek dł 278,73 m

Grubość konstrukcji 68 cm/78 cm

Konstrukcja nawierzchni drogowej na płytach betonowych - typ C od km 1+104 do km 1+772

- 1 – Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 gr. 4 cm
- 2 – Podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC 16 P 50/70 gr. 9 cm
- 3- Podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stab. mechanicznie 0/31,5mm gr. 20cm
(na żądanie Zamawiającego usunięto siatkę stalową do wzmocnienia konstrukcji)

Grubość konstrukcji 33 cm

Konstrukcja zjazdów indywidualnych z kruszywa

- 1 - Podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie- warstwa o gr.20 cm
- 2 - Grunt stabilizowany cementem $R_m= 5$ MPa gr. 15 cm

Grubość konstrukcji 35 cm

Konstrukcja zjazdów publicznych

- 1 – Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 gr. 4 cm
- 2 – Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 gr. 4 cm
- 3 - Podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stab. mechanicznie 0/31,5mm gr. 20 cm
- 4 - Grunt stabilizowany cementem $R_m=5$ MPa gr. 15 cm

Pobocze z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie grubość 10 cm na 1,0m

3.2.5 Odwodnienie

- Odpowiednie spadki podłużne i poprzeczne na jezdni.
- Wody z jezdni na odcinku szlakurowym odprowadzane są bezpośrednio do rowów lub na skarpy nasypów. Na przedmiotowym odcinku przewidziano odprowadzenie wód do istniejących cieków.
- Wody z jezdni w terenie zabudowanym odprowadzone zostaną bezpośrednio do istniejących rowów lub na skarpy nasypów.
- W ramach remontu zaplanowano również odnowę wszystkich istniejących rowów odwodnieniowych poprzez oczyszczenie dna rowów z namulów i innych zanieczyszczeń, koszenie traw na skarpach rowów i humusowanie nowych skarp o grubości 10 cm.

3.2.6 Zieleń

Na analizowanych odcinkach dróg powiatowych przewidziano odhumusowanie skarp i poboczy na głębokość średnią 20 cm w miejscach poszerzeń i korekty rowów oraz humusowanie skarp o grubości 10 cm w miejscach korekty rowów oraz w miejscach tzw. porządkowania zieleni. Wycinka drzew zgodnie z projektem inwentaryzacji.

3.2.7 Ochrona środowiska

W celu minimalizacji wpływu przedsięwzięcia na odpowiednie komponenty środowiska w trakcie trwania prac budowlanych, jak i późniejszej eksploatacji wprowadza się następujące środki ochronne:

Środowisko przyrodnicze

- korony, pnie i korzenie istniejących drzew zostaną zabezpieczone na czas trwania prac budowlanych (np. poprzez odeskowanie pni, owinięcie matami słomianymi lub trzcinowymi);
- zaplecze budowy zostanie zlokalizowane na utwardzonym miejscu wybranym przez Wykonawcę, ale warunkiem będzie dobór miejsca tak, aby nie powodowało ono dodatkowej wycinki drzew.