



Węgrów, 29 listopada 2019 r.

ZDP.5540.12.01.2019

**Starostwo Powiatowe w Węgrowie
Wydział Inwestycji i Rozwoju
w/m**

Zarząd Dróg Powiatowych w Węgrowie przesyła warunki techniczne do realizacji „Przebudowy drogi powiatowej nr 4201W Pogorzelec – Barchów od drogi krajowej nr 50 w miejscowości Barchów”:

1. Klasa techniczna: Z,
2. Długość przebudowy: ok. 2,03 km – odcinek od przejazdu kolejowego w Barchowie do drogi krajowej nr 50,
3. Przekrój $\frac{1}{2}$ - półuliczny
4. Szerokość poboczy 1,0 m,
5. Szerokość jezdni: 6,0 m,
6. Typ nawierzchni jezdni: mineralno-asfaltowa,
7. Kategoria ruchu: minimum KR2,
8. Oznakowanie poziome,
9. Chodnik jednostronny na całej długości przebudowy,
10. Szerokość chodnika: 2,0 m,
11. Na odcinku poza zabudową miejscowości Barchów (ok. 1,03 km) zaprojektować odwodnienie do rowów przydrożnych,
12. Na odcinku zabudowy miejscowości Barchów (ok. 1,0 km) zaprojektować odwodnienie wgłębne/kanalizację deszczową – w uzgodnieniu z Zamawiającym,
13. Pobocze utwardzone kruszywem łamanym na całej długości,
14. Uwzględnić kolizję z urządzeniami obcymi, drzewami oraz innymi elementami drogi,
15. Konstrukcja jezdni:
 - a) w przypadku stwierdzenia sprzyjających warunków-gruntowo wodnych oraz wystarczającej nośności podłoża na istniejącej nawierzchni mineralno-asfaltowej zaprojektować warstwę wyrównawczą dla grubości do 8 cm z mieszanki mineralno asfaltowej typu AC16W, dla grubości od 8 cm z kruszywa łamanego 0-31,5 mm,
 - b) niezależnie na całej szerokości:
 - zaprojektować warstwę wiążącą z mieszanki typu AC16W, gr. 8 cm,
 - zaprojektować warstwę ścierną z mieszanki typu AC11S, gr. 4 cm,
16. Poszerzenia:
 - a) na połączeniu z istniejącą konstrukcją nawierzchni zastosować geosiatkę o parametrach dostosowanych do przeniesienia obciążeń dla ruchu minimum KR2,



Węgrów, 29 listopada 2019 r.

- b) nie dopuszcza się zaprojektowania geosiatki bezpośrednio pod warstwą ścieralną,
- c) na poszerzeniu należy zaprojektować podbudowę o parametrach dostosowanych do obciążeń ruchem minimum KR2,
- d) na odcinkach występowania rowów przewidzieć warstwę mrozoochronną grubości 22 cm oraz ulepszyć podłoże gruntowe mieszanką kruszywa i spoiwa hydraulicznego typu CBGM 0/31,5 mm o grubości warstwy 24 cm,

17. Chodnik:

- a) podbudowa z kruszywa łamanego 0-31,5 klasy C_{90/3} lub betonu C8/10, gr. 15 cm,
- b) kostka betonowa gr. 6 cm na podsypce cementowo-piaskowej 1:4, gr. 5 cm,
- c) krawężniki i obrzeża betonowe prefabrykowane o wymiarach standardowych,
- d) na odcinkach występowania rowu w konstrukcji nawierzchni chodnika uwzględnić warstwę mrozoochronną oraz podłoże ulepszone,
- e) w uzasadnionych przypadkach zastosować rozwiązania zapewniające stateczność chodnika,

18. Zjazdy:

- a) podbudowa z kruszywa łamanego 0-31,5 klasy C_{90/3} lub betonu C8/10, gr. 20 cm,
- b) kostka betonowa gr. 8 cm na podsypce cementowo-piaskowej 1:4, gr. 5 cm,
- c) krawężniki i oporniki betonowe prefabrykowane o wymiarach standardowych,
- d) doprowadzenia zjazdów na odcinku od chodnika do bram/granicy pasa zaprojektować w oporniku betonowym gr. 12 cm,
- e) na odcinkach występowania rowów pod podbudową zjazdu zaprojektować ulepszone podłoże gruntowe mieszanką typu CBGM 0/31,5 mm o grubości warstwy 10 cm,
- f) w przypadku montażu przepustów pod zjazdami rurę zaprojektować i zaprojektować na ławie z kruszywa łamanego 0-31,5 mm, gr. minimum 20 cm, wraz z podsypką piaskową pod rurę,
- g) do dróg niższych kategorii nawierzchnia zjazdów z masy mineralno-asfaltowej,
- h) do nieruchomości niezabudowanych i pól uprawnych nieprzechodzących przez chodnik zjazdy utwardzone kruszywem łamanym 0-31,5 mm,

19. W przypadku stwierdzenia niesprzyjających warunków gruntowo-wodnych należy uwzględnić dodatkowe warstwy doprowadzające podłoże gruntowe do wymaganych parametrów nośności.

20. W obszarze zabudowy uwzględnić ewentualne korytowanie na całej szerokości jezdni pod kątem dostosowania niwelety drogi do przyległych nieruchomości,

21. Oznakowanie pionowe – folia drugiej generacji,

22. Oznakowanie poziome do wykonania w technologii chemoutwardzalnej,

23. W miejscach niebezpiecznych przewidzieć urządzenia bezpieczeństwa ruchu,

24. W przypadku pochylenia skarp 1:1 i większych należy uwzględnić rozwiązania zachowujące stateczność elementów drogi, w tym skarp oraz rozwiązania odporne na erozję wód,



Węgrów, 29 listopada 2019 r.

25. W obrębie wlotów i wylotów przepustów zaprojektować rozwiązania uniemożliwiające erozję wywołaną wodami przepływającymi przez urządzenie oraz spływającymi z korpusu drogi,
26. Pobocza na odcinku przejścia przez przepusty pod koroną drogi zaprojektować z materiału odpornego na erozję wód opadowych,
27. Włazy projektowanych studni wykonać w osi pasa ruchu jezdni lub w chodniku,
28. Włączenie do drogi nr 50 w zakresie geometrii, konstrukcji, elementów i oznakowania uzgodnić z GDDKiA O/Warszawa,
29. W przypadku braku możliwości zaprojektowania elementów w istniejących liniach rozgraniczających pasa drogowego uwzględnić przejęcie gruntów procedurą związaną z poszerzeniem pasa drogowego,
30. W przypadku gdy zajdzie konieczność poszerzenia pasa drogowego i korony drogi w miejscach, gdzie istniejący pas drogowy jest zbyt wąski należy dodatkowo uwzględnić rezerwę terenową na urządzenie bezpieczeństwa ruchu,
31. Zaprojektować kanał technologiczny wraz z elementami towarzyszącymi (studnie etc.) na całym odcinku przebudowy,
32. Zaprojektowane rozwiązania muszą pozwalać na wykonanie i użytkowanie drogi zgodnie z obowiązującymi przepisami.