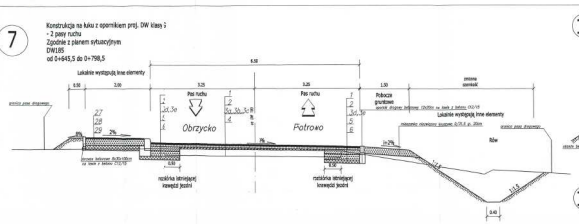
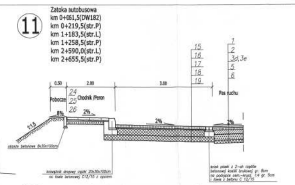
7

Konstrukcja na łuku z opornikiem proj. DW klasy S
- 2 pasy ruchu
Zgodnie z planem sytuacyjnym
DW185
od 0+845,5 do 0+798,5



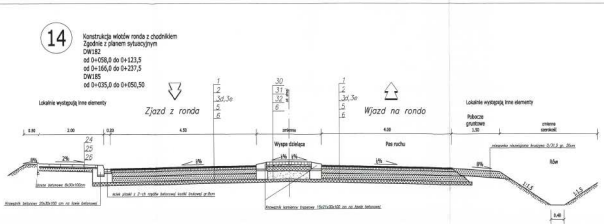
11

Zatoka autobusowa
km 0+881,5(DW182)
km 0+219,5(str.P)
km 1+183,5(str.L)
km 1+258,5(str.P)
km 2+590,0(str.L)
km 2+655,5(str.P)



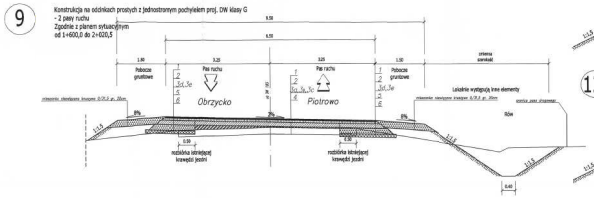
14

Konstrukcja wlotów ronda z chodnikiem
Zgodnie z planem sytuacyjnym
DW182
od 0+058,0 do 0+123,5
od 0+166,0 do 0+237,5
DW185
od 0+035,0 do 0+050,50



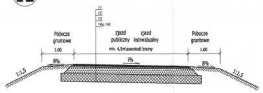
9

Konstrukcja na odcinkach prostych z jednostronnym pochyleniem proj. DW klasy G
- 2 pasy ruchu
Zgodnie z planem sytuacyjnym
od 1+600,0 do 2+020,5



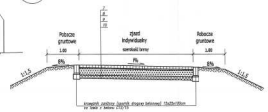
12

Konstrukcja zjazdów publicznych i indywidualnych bitumicznych
Zgodnie z planem sytuacyjnym



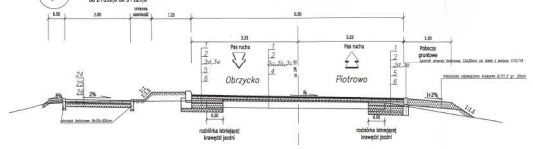
12'

Konstrukcja zjazdów indywidualnych z BKB
Zgodnie z planem sytuacyjnym



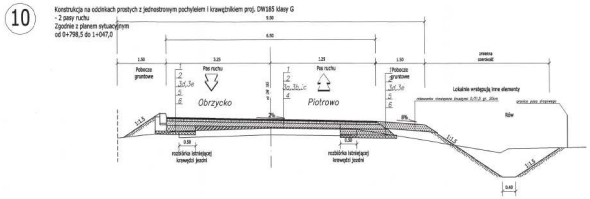
7'

Konstrukcja na łuku z opornikiem proj. DN klasy G
- 2 pasy ruchu
Zgodnie z planem sytuacyjnym
DW185
od 2+856,0 do 3+129,0



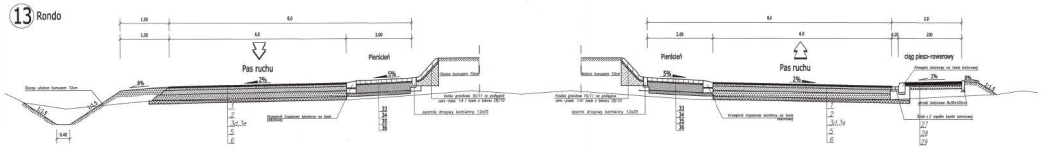
10

Konstrukcja na odcinkach prostych z jednostronnym pochyleniem i krawężnikiem proj. DW185 klasy G
- 2 pasy ruchu
Zgodnie z planem sytuacyjnym
od 0+798,5 do 1+047,0



13

Rondo



Wyspa środkowa na rondzie Ø 26m

Konstrukcja wzmocnienia projektowanej DW185 i DW182 oraz na skrzyżowaniach:
1–warstwa ścieralna – SMA 11S, gr. 4cm,
2–warstwa wiążąca – z betonu asfaltowego AC 16W, gr. 7cm
3a–warstwa podbudowy zasadniczej – z betonu asfaltowego AC 22P, gr. 8cm,
– od km 0+000 do km 0+175
3b–warstwa podbudowy zasadniczej – z betonu asfaltowego AC 22P, gr. 13cm,
– od km 1+800 do km 1+830
3c–warstwa podbudowy zasadniczej – z betonu asfaltowego AC 16P, gr. 5cm,
– od km 0+600 do km 1+600
– od km 1+800 do km 2+400
4–warstwa wzmacniająca – z betonu asfaltowego AC 16W, min. gr. 4cm

Nowa konstrukcja w miejscach rozbiórek projektowanej DW185 i DW182 oraz na skrzyżowaniach:
1–warstwa ścieralna – SMA 11S, gr. 4cm,
2–warstwa wiążąca – z betonu asfaltowego AC 16W, gr. 7cm
3c–warstwa podbudowy zasadniczej – z betonu asfaltowego AC 22P, gr. 13cm,
3b–warstwa podbudowy zasadniczej – z betonu asfaltowego AC 16P, gr. 13cm,
– od km 0+600 do km 1+600
– od km 1+800 do km 2+400
5–warstwa podbudowy pomocniczej – mieszanka niezwiązana 0/31,5, gr. 18cm
6–dodatkowa warstwa podłoża – mieszanka związana cementem
dla G1 i G2: wg. WT–4 gr. 10cm; Rm=2,5MPa
dla G4: wg. WT–4 gr. 25cm; Rm=2,5MPa

Konstrukcja nawierzchni na zjazdach indywidualnych z BKB
7–warstwa ścieralna – betonowa kostka brukowa koloru szarego gr.8cm
8–podsypka cementowo–kruszywowa 1:4, gr. 3 cm
9–warstwa podbudowy – KCSM 0/31,5, gr. 20 cm
10–dodatkowa warstwa podłoże – Mieszanka związana cementem:
dla G1 (grunty niewysadzinowe) – warstwa technologiczna,
dla G1 (grunty wątpliwe): G2 gr. 10 cm; Rm=2,5MPa
dla G4, gr. 25 cm; Rm=2,5MPa

Konstrukcja nawierzchni na zjazdach publicznych i indywidualnych bitumicznych
11–warstwa ścieralna – z betonu asfaltowego AC 11S, gr. 4cm
12–warstwa wiążąca – z betonu asfaltowego AC 16W, gr. 4cm
13–warstwa podbudowy zasadniczej – z mieszanki niezwiązanej 0/31,5; gr. 20cm
14a–warstwa ulepszonego podłoża – z mieszanki niezwiązanej 0/63 dla G1(grunty wątpliwe): gr. 10cm
14b–warstwa wzmacniająca – z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym dla G4: gr. 25cm Rm=2,5MPa

Konstrukcja nawierzchni na zatokach autobusowych
15–warstwa ścieralna – betonowa kostka brukowa koloru szarego, gr.8cm
16–podsypka cementowo–kruszywowa 1:4, gr. 3 cm
17–warstwa podbudowy zasadniczej – mieszanka związana cementem C5/6, gr. 20 cm
18–warstwa podbudowy pomocniczej – mieszanka związana spoiwem hydraulicznym, gr. 16 cm Rm=5,0MPa
19–warstwa wzmacniająca – mieszanka związana spoiwem hydraulicznym
dla G4: gr. 25 Rm=2,5MPa

Konstrukcja nawierzchni na drogach serwisowych
20–warstwa ścieralna – z betonu asfaltowego AC 11S, gr. 5cm
21–warstwa podbudowy zasadniczej – z betonu asfaltowego AC 16P; gr. 9cm
22–warstwa podbudowy pomocniczej – z mieszanki niezwiązanej 0/31,5; gr. 20cm
23–dodatkowa warstwa podłoża – z mieszanki związanej cementem
dla G1 i G2: C1,5/2 gr. 10cm
dla G4: C3/4 gr. 20cm

Konstrukcja nawierzchni na chodnikach
24–warstwa ścieralna – betonowa kostka brukowa koloru szarego, gr.8cm
25–podsypka kruszywowa, gr. 5cm
26–warstwa : kruszywa stabilizowanego spoiwem hydraulicznym dla G4, gr. 15cm Rm=1,5MPa

Konstrukcja nawierzchni na ciągach pieszo–rowerowych i rowerowych
27–warstwa ścieralna – asfalt lany MA 5S/50, gr. 3 cm
28–warstwa podbudowy – mieszanka niezwiązana 0/31,5, grubości 20 cm,
29–warstwa : kruszywa stabilizowanego spoiwem hydraulicznym dla G4, gr. 15cm Rm=1,5MPa

Konstrukcja nawierzchni wysp kanalizujących ruch
30–warstwa ścieralna – betonowa kostka brukowa koloru czerwonego, gr.8cm
31–podsypka cementowo–kruszywowa 1:4, gr. 3 cm
32–warstwa podbudowy – mieszanka niezwiązana 0/31,5, grubości 20 cm,
6–dodatkowa warstwa podłoża – mieszanka związana cementem
dla G1 i G2: wg. WT–4 gr. 10cm; Rm=2,5MPa
dla G4: wg. WT–4 gr. 25cm; Rm=2,5MPa

Konstrukcja nawierzchni pierścienia na rondzie
33–warstwa ścieralna – kostka kamienna 15/17
34–podsypka cementowo–kruszywowa 1:4, gr. 5 cm
35–podsypka – zasadnicza z mieszanki związanej cementem C8/10, gr. 25 cm
36–dodatkowa warstwa podłoża – z mieszanki związanej cementem:
dla G1 i G2: C1,5/2 Rm=2,5MPa gr. 10cm
dla G4: C3/4 Rm=2,5MPa gr. 20cm

"Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 185 Piotrowo – Zalesiegóra"

Zlecenie	Projekt budowlany				
Branża	Drogowa				Data wydruku 2021
Wydruk	Przekroje normalne				
Skala rysunku	1:100	Nazwa arkusza	2	Data opracowania	2023-08
Funkcja	Imię, nazwisko	Branża	Nr uprawnień	Specjalność	Podpis
Projektant uczący	mgr inż. Ewa Kiełbik	Drogowa	bez uprawnień		
Projektant	mgr inż. Mariusz Kiczor	Drogowa	weryfikowanie		
Projektant	mgr inż. Tomasz Wiśniewski	Drogowa	sprawdzający		
Inwestor	Zamawiający	mgr inż. Janusz Zarębski	Drogowa	Wicedyrektor	