

## SPIS ZAWARTOŚCI

### OPIS

<b>1.Cel i zakres opracowania .....</b>	<b>3</b>
<b>2.Podstawa opracowania .....</b>	<b>3</b>
<b>3.Lokalizacja inwestycji .....</b>	<b>3</b>
<b>4.Stan istniejący .....</b>	<b>3</b>
4.1 Zagospodarowanie terenu.....	3
4.2 Trasa w planie.....	4
4.3 Przekrój poprzeczny .....	4
4.4 Uzbrojenie terenu.....	4
<b>5.Rozwiązania projektowe.....</b>	<b>4</b>
5.1 Plan sytuacyjny .....	4
5.2 Projektowane parametry ciągów pieszych i peronów autobusowych .....	4
5.3 Projektowane parametry zatok autobusowych.....	5
5.4 Projektowana niweleta .....	5
5.5 Konstrukcja nawierzchni .....	5
5.5.1 Ciąg pieszy i peron – nawierzchnia z kostki betonowej .....	5
5.5.2 Konstrukcja zatoki autobusowej - nawierzchnia bitumiczna.....	5
5.6 Krawężniki i obrzeża .....	5
5.7 Pobocza gruntowe .....	6
5.8 Utwardzenie nawierzchni w rejonie zjazdu w km 99+307,50 .....	6
5.9 Zieleń .....	6
5.10 Roboty ziemne .....	6
<b>6. Bezpieczeństwo ludzi i mienia.....</b>	<b>6</b>

### ZAŁĄCZNIKI

1. Opinia nr GDDKiA-O/ZG-Z11-bb-411-15/2008 z dn. 25.04.2008 r. GDDKiA Rejon w Gorzowie Wlkp.
2. Uzgodnienie nr GDDKiA-O/ZG-Z-1-wh-0330-78/07 z dn. 24.07.2008 r. GDDKiA Oddział Zielona Góra

### RYSUNKI

1. Plan orientacyjny
2. Plan sytuacyjny (arkusz 2.1) - skala 1 :500
3. Przekroje normalne (arkusz 3.1) - skala 1 :50

## OPIS

### 1. Cel i zakres opracowania

Celem niniejszego opracowania jest projekt przebudowy 2 zatok autobusowych zlokalizowanych w pasie drogi krajowej nr 22 przed wlotem do m.Ługi wraz z wykonaniem nowych peronów i ciągów pieszych.

Zakres opracowania obejmuje:

- przebudowę 2 zatok autobusowych:
  - strona lewa: początek w km 99+319,50,
  - strona prawa: początek w km 99+411,50,
- budowę ciągu pieszego (wraz z peronami autobusowymi):
  - strona lewa km 99+329,50....99+395,50
  - strona prawa: km 99+391,50....99+455,00

### 2. Podstawa opracowania

Podstawą opracowania są:

- Mapa do celów projektowych w skali 1:1000 dostarczona przez Zamawiającego (Gmina Dobiegniew),
- Wizje lokalne,
- Uzgodnienia z Inwestorem,
- Obowiązujące normy i przepisy techniczne.

### 3. Lokalizacja inwestycji

Obszar inwestycji obejmuje teren położony w m. Dobiegniew w gminie Dobiegniew, w powiecie strzelecko-drezdeneckim.

Działki: - obręb 17 Ługi, jedn. ewid. Dobiegniew-obszar wiejski:

**302**

### 4. Stan istniejący

#### 4.1 Zagospodarowanie terenu

Projektowana inwestycja położona jest w pasie drogi krajowej nr 22.

Obszar w całości położony jest w terenie niezabudowanym – przed południowo-zachodnim wlotem do m.Ługi (od strony Gorzowa Wlkp.)

Przekrój jest drogowy. Jezdnia ma szerokość około 6,5 m, a jej stan jest zły. Występują liczne deformacje warstw bitumicznych (koleiny).

Przy jezdni prowadzone jest pobocze gruntowe, lokalnie porośnięte trawą.

Na przedmiotowym obszarze zlokalizowane są 2 zatoki autobusowe ( utwardzone-bitumiczne). Ich kształt jest nieuregulowany, a stan nawierzchni bardzo zły – występują duże nierówności powierzchni, lokalne wykruszenia materiału bitumicznego. Zatoki są

obramowane krawężnikiem obniżonym (stan techniczny bardzo zły). Przy zatokach nie ma peronów.

Po obu stronach pasa drogowego położone są obszary leśne.  
W rejonie opracowania zlokalizowany jest zjazd umocniony (kruszywo) prowadzący do zabudowań w m.Niwy.

## **4.2 Trasa w planie**

Na długości opracowania droga krajowa nr 22 prowadzona jest na odcinku prostym. Łuki poziome występują bezpośrednio przed i za przedmiotowym odcinkiem (promienie ok. 800 m).

## **4.3 Przekrój poprzeczny**

Przekrój poprzeczny jezdni jest daszkowy.

## **4.4 Uzbrojenie terenu**

W rejonie objętym opracowaniem znajduje się następujące uzbrojenie:

- sieć teletechniczna (podziemna i napowietrzna- słupy).

# **5. Rozwiązania projektowe**

## **5.1 Plan sytuacyjny**

Nie zmienia się przebiegu drogi krajowej.

Zaprojektowano przebudowę istniejących zatok autobusowych – uregulowano ich kształt dostosowując parametry geometryczne do określonych w RMTiGM z dnia 2 marca 1999 r.

Dodatkowo przy przystankach zaprojektowano nowe perony autobusowe oraz ciągi piesze.

Na długości przebudowywanych zatok autobusowych należy na szerokości 1,5 m wymienić istniejącą warstwę ścieralną jezdni DK 22.

Przewidziano utwardzenie nawierzchni w rejonie istniejącego zjazdu w km 99+307,50.

## **5.2 Projektowane parametry ciągów pieszych i peronów autobusowych**

- lokalizacja:
  - strona lewa: km 99+329,50....99+395,50,
  - strona prawa: km 99+391,50....99+455,50,
- łączna długość ciągu pieszego (łącznie z peronem):
  - strona lewa: 66,0 m,
  - strona prawa: 64,0 m,
- rodzaj nawierzchni: kostka betonowa typu polbruk szara gr. 8 cm
- pochylenie poprzeczne: 2 %,
- szerokość chodnika: 1,5 m (peron autobusowy 2,0 m),
- pochylenie niwelety: dostosowane do istniejącego pochylenia krawędzi jezdni DK 22,
- ciąg pieszy z kostki betonowej należy obramować obrzeżem betonowym 8x30 cm ustawionym na podsypce cem.-piasek 1:4 gr. 3 cm,

### 5.3 Projektowane parametry zatok autobusowych

- lokalizacja:
  - strona lewa: początek w km 99+319,50,
  - strona prawa: początek w km 99+411,50
- długość zatoki (krawędź przy jezdni bez wyokrągłeń): 56,0 m,
- rodzaj nawierzchni: wyremontowana istniejąca nawierzchnia bitumiczna (frezowanie profilowe istniejącej nawierzchni, a następnie ułożenie nowej warstwy bitumicznej gr. 4 cm z BA 0/8,0 mm – dla ruchu KR2) ,
- pochylenie poprzeczne: istniejące,
- szerokość zatoki: 3,00 m,
- skos wjazdowy: 1:8,
- skos wyjazdowy: 1:4,
- promień wyokrąglający:  $r=30$  m,
- szerokość peronu dla pieszych: 2,0 m

### 5.4 Projektowana niweleta

Niweletę ciągów pieszych oraz zatok autobusowych należy dostosować do istniejącego pochylenia podłużnego krawędzi jezdni DK 22.

### 5.5 Konstrukcja nawierzchni

#### 5.5.1 Ciąg pieszy i peron – nawierzchnia z kostki betonowej

Przyjęto następujący układ warstw:

- **warstwa ścieralna** – kostka betonowa polbruk „behaton” szara -gr. **8** cm,
- **podsyпка** piaskowa -gr. **3** cm,
- **podbudowa zasadnicza** z kruszywa łamanego  
stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 -gr. **10** cm,  
Łączna grubość konstrukcji: **21** cm
- **podłoże gruntowe** o  $I_s = 0,97$

#### 5.5.2 Konstrukcja zatoki autobusowej - nawierzchnia bitumiczna

Przyjęto następujący układ warstw:

- **warstwa ścieralna** – beton asfaltowy BA 0/12,8 -gr. **4** cm,
- **frezowanie** profilowe -gr. **0-4** cm,  
Łączna grubość konstrukcji: **4** cm

### 5.6 Krawężniki i obrzeża

Do obramowania konstrukcji zatok autobusowych należy zastosować krawężnik betonowy o wymiarach 15x30 cm. Krawężnik należy wynieść o 12 cm powyżej poziomu jezdni. Jedynie na odcinkach skosów wjazdowych i wyjazdowych (do szerokości 1,5 m od krawędzi jezdni DK 22) należy wykonać obniżenie krawężnika do poziomu nawierzchni zatoki ( $h=0$  cm).

Przestrzeń na styku nawierzchni zatoki autobusowej, a krawężnikiem należy wypełnić bitumiczna masą zalewową.

Do obramowania konstrukcji chodników należy zastosować obrzeża betonowe o wymiarach 8x30 cm w kolorze szarym ustawiane na podsypce cem.-piask. 1:4. gr. 3 cm,

## 5.7 Pobocza gruntowe

Na odcinkach objętych opracowaniem należy odtworzyć pobocze gruntowe

Lokalizacja poboczy gruntowych:

- km 99+364,15....99+395,50 – str. lewa
- km 99+391,50....99+423,65 – str. prawa.

Parametry poboczy gruntowych:

- szerokość: 1,5 m,
- konstrukcja: mieszanka optymalna gr. 20 cm,
- wskaźnik zagęszczenia  $I_s$  określony zgodnie z BN-77/8931-12, powinien wynosić co najmniej 0,98,
- pochylenie poprzeczne: 8 %,

## 5.8 Utwardzenie nawierzchni w rejonie zjazdu w km 99+307,50

Parametry utwardzenia:

- szerokość: 2,0 – 2,5 m,
- konstrukcja: kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie 0/31,5 gr. 20 cm,
- wskaźnik zagęszczenia  $I_s$  określony zgodnie z BN-77/8931-12, powinien wynosić co najmniej 0,98,

## 5.9 Zielen

W miejscach projektowanej zieleni (trawniki) należy wykonać humusowanie gr. 10 cm z obsianiem trawą.

## 5.10 Roboty ziemne

Przed wykonaniem zasadniczych konstrukcji nawierzchni ciągów pieszych należy usunąć powierzchniową warstwę gleby na głębokość min. 20 cm.

Istniejące koryto ziemne zagęścić do  $I_s=0,97$  (ciągi piesze).

Wykonie nasypów w miejscach wcześniej usuniętych gruntów nienośnych (gleba) z gruntów niewysadzinowych.

## 6. Bezpieczeństwo ludzi i mienia

Wykonawca robót ponosi pełną odpowiedzialność za bezpieczeństwo i higienę pracy. Wykonawca zobowiązany jest zabezpieczyć prace prowadzone na i przy drodze odpowiednimi znakami drogowymi zgodnie z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu na czas budowy.

Projektant:  
mgr inż. Filip Walczak

.....  
podpis