

## OPIS TECHNICZNY

**do projektu remontu drogi krajowej nr 3 na odcinkach:  
Skwierzyna – węzeł Skwierzyna Południe od km 210+066 do km 214+150 oraz  
węzeł Skwierzyna Południe – Głębokie od km 215+370 do km 224+000”.**

### 1. Zakres i cel opracowania

Projekt dotyczy remontu drogi krajowej nr 3 na odcinka zlokalizowanych pomiędzy miejscowościami Skwierzyna a Międzyrzecz. Początek pierwszego remontowanego odcinka drogi zaczyna się w m. Skwierzyna na istniejącym skrzyżowaniu (rondzie) drogi krajowej nr 3 z drogą krajową nr 24 w km 210+066, koniec odcinka zlokalizowany jest w km 214+150 tuż za miejscowością Skwierzynka. Początek remontu drugiego odcinka rozpoczyna się w km 215+370 zlokalizowanego za miejscowością Popowo, a koniec odcinka znajduje się w km 224+000 w miejscu włączenia istniejącego bajpasu tuż przed istniejącym przejazdem kolejowym. Inwestycja ma na celu wymianę istniejącej warstwy ścieralnej, przełożenie nawierzchni chodników oraz przywrócenie parametrów powierzchniowego odwodnienia drogi, które wskutek upływu czasu nie działa właściwie. Powyższe zmiany wpłyną na zwiększenie bezpieczeństwa ruchu.

### 2. Dane techniczne

parametry techniczne drogi krajowej nr 3:

- |                                      |   |
|--------------------------------------|---|
| ▪ droga krajowa                      | - klasa GP,   |
| ▪ przekrój jednojezdniowy dwupasowy, |   |
| ▪ prędkość projektowa                | - 70 km/h, w miejscowości 50km/h                                      |
| ▪ szerokość pasa ruchu               | - na odcinku poza miejscowością 4.0 m,<br>w miejscowości 4.0m do 4.5m |
| ▪ szerokość poboczy gruntowych       | - 1.00m - 1.50m,  |
| ▪ nawierzchnia                       | - bitumiczna,   |
| ▪ kategoria ruchu                    | - KR5,  |
| ▪ obciążenie                         | - 115 kN/oś.  |
| ▪ szerokość chodników                | - 1.5 – 2.0m  |

### 3. Istniejące zagospodarowanie terenu

Pierwszy remontowany odcinek drogi krajowej nr 3 od km 210+066 do km 214+150 położony jest częściowo w miejscowości Skwierzyna od początku remontu do ok. km 210+650 posiada przekrój uliczny lub półuliczny. Pozostała część odcinka posiada przekrój drogowy. Na całym odcinku szerokość jezdni wynosi ok. 8.00m. Koniec odcinka zlokalizowany jest na początku węzła Skwierzyna południe.

Drugi odcinek początek ma na „końcu” węzła Skwierzyna Południe od km 215+370 do km a koniec w km 224+000. Cały drugi odcinek zlokalizowany jest poza obszarem zabudowanym.

Droga częściowo przebiega w nasypie a częściowo w wykopie. W miejscach gdzie droga przebiega w wykopie wzdłuż drogi zlokalizowane są istniejące rowy przydrożne. W związku z

wieloletnim użytkowaniem drogi poziom poboczy uległ miejscowemu zawyżeniu poprzez narastającą dań jak również miejscowemu zaniżeniu spowodowanego przez procesy erozyjne gleby. Droga jako obiekt budowlany na omawianym odcinku znajduje się w ogólnie przeciętnym stanie technicznym, większość nawierzchni pokrywają miejsca napraw nawierzchni w latach poprzednich, na większości omawianego odcinka występują koleiny pod zewnętrznym kołem pojazdu.

Na opracowywanym odcinku według otrzymanych informacji z Banku Danych Drogowych występują:

a) skrzyżowania z drogami bocznymi:

L.p.	kilometraż	Opis drogi
1	210+066	24 krajowa z prawej, 3 krajowa z prawej
2	210+301	ul.Jana XXIII w Skwierzynie
3	210+379	ul. Kard. St.Wyszyńskiego w Skwierzynie
4	210+652	ul.Szpitalna w Skwierzynie
5	211+005	ul. Okrężna w Skwierzynie
6	211+543	ul.Leśna w Skwierzynie
7	212+760	dr.bitumiczna
8	213+710	gminna z prawej z ul.Pola Międzyrzeckie w m.Skwierzynka
9	217+629	1319F powiatowa obustronne obustronnie z drogą powiatową nr 1319F Popowo-Ziemsko oraz dr.pow.nr 1320F Popowo-Twardzielowo
10	220+095	003507F gminna z lewej z lewej z drogą gminną nr 003507F do m.Kalsko
11	223+150	003504F gminna z prawej z prawej z drogą gminną nr 003504F Wjazd do OW Głębokie-do m.Kalsko

b) zjazdy z drogi:

LP	Km	Kategoria zjazdu	Pow.	Rodzaj nawierzchni	Rodzaj zjazdu	Szer. zjazdu	Strona
1	209+997	indywidualny	30	kostka kamienna	zjazd do budynku	6	Prawa
2	210+026	publiczny	72	mieszanki mineralno-asfaltowe	zjazd do obiektu	12	Prawa
3	210+133	publiczny	0	mieszanki mineralno-asfaltowe	zjazd do budynku	9	Lewa
4	210+162	publiczny	105	kostka prefabrykowana	zjazd do budynku	15	Lewa
5	210+168	publiczny	126	kostka prefabrykowana	zjazd do obiektu	18	Prawa
6	210+182	indywidualny	24	kostka prefabrykowana	zjazd do budynku	6	Prawa
7	210+239	indywidualny	20	płyty betonowe	zjazd do budynku	5	Lewa
8	210+272	indywidualny	19,43	kostka prefabrykowana	zjazd do budynku	6,7	Prawa
9	210+278	indywidualny	16	kostka prefabrykowana	zjazd do budynku	4	Prawa
10	210+289	indywidualny	24	kostka prefabrykowana	zjazd do budynku	6	Prawa
11	210+302	indywidualny	32	mieszanki mineralno-asfaltowe	zjazd do budynku	8	Lewa
12	210+308	indywidualny	90	kostka prefabrykowana	zjazd do budynku	10	Prawa
13	210+387	indywidualny	16	kostka prefabrykowana	zjazd do budynku	4	Prawa

14	210+454	indywidualny	64	kostka prefabrykowana	zjazd do budynku	8	Prawa
15	210+473	indywidualny	49	kostka prefabrykowana	zjazd do budynku	7	Prawa
16	210+498	indywidualny	64	kostka prefabrykowana	zjazd do budynku	8	Prawa
17	210+511	indywidualny	20	kostka prefabrykowana	zjazd do budynku	5	Prawa
18	210+551	indywidualny	16	kostka prefabrykowana	zjazd do budynku	4	Prawa
19	210+580	indywidualny	20	kostka prefabrykowana	zjazd do budynku	5	Prawa
20	210+640	publiczny	84	grunt	zjazd do obiektu	12	Lewa
21	210+693	indywidualny	24	grunt	zjazd do budynku	6	Prawa
22	210+710	indywidualny	70	grunt	zjazd do budynku	10	Lewa
23	210+741	indywidualny	0	grunt	zjazd do budynku	3,5	Prawa
24	210+772	indywidualny	24	grunt	zjazd do budynku	6	Lewa
25	210+786	indywidualny	24	mieszanki mineralno-asfaltowe	zjazd do budynku	6	Prawa
26	211+036	indywidualny	24	grunt	zjazd do budynku	6	Prawa
27	211+064	publiczny	24	mieszanki mineralno-asfaltowe	zjazd do obiektu	6	Prawa
28	211+196	indywidualny	32	mieszanki mineralno-asfaltowe	zjazd do lasu	8	Lewa
29	211+241	publiczny	24	mieszanki mineralno-asfaltowe	zjazd do obiektu	6	Prawa
30	211+630	indywidualny	119	kostka prefabrykowana	zjazd do budynku	17	Lewa
31	211+755	publiczny	19,2	mieszanki mineralno-asfaltowe	zjazd na pole	4	Prawa
32	212+032	publiczny	22,5	mieszanki mineralno-asfaltowe	zjazd do lasu	5	Prawa
33	212+760	indywidualny	52,5	mieszanki mineralno-smolowe	zjazd na pole	6	Prawa
34	212+763	publiczny	57	mieszanka mineralno-bitumiczna	zjazd inny	6	Lewa
35	213+103	publiczny	45	mieszanki mineralno-asfaltowe	zjazd na pole	4	Lewa
36	213+343	publiczny	45	mieszanki mineralno-asfaltowe	zjazd na pole	4	Lewa
37	213+647	publiczny	66	mieszanki mineralno-asfaltowe	zjazd na pole	8	Lewa
38	214+041	publiczny	63,2	mieszanki mineralno-asfaltowe	zjazd na pole	8	Prawa
39	214+515	indywidualny	36	mieszanki mineralno-asfaltowe	zjazd do lasu	3	Lewa
40	214+518	indywidualny	12	mieszanki mineralno-asfaltowe	zjazd do lasu	5	Prawa
41	215+050	indywidualny	40,5	mieszanki mineralno-asfaltowe	zjazd do budynku	5	Lewa
42	215+060	indywidualny	40	mieszanki mineralno-asfaltowe	zjazd do budynku	5	Prawa
43	215+129	indywidualny	40	mieszanki mineralno-asfaltowe	zjazd do budynku	5	Prawa
44	215+380	indywidualny	15	grunt	zjazd do lasu	3	Lewa
45	216+015	indywidualny	19,5	grunt	zjazd do lasu	4	Lewa
46	216+057	indywidualny	45,5	mieszanki mineralno-asfaltowe	zjazd do lasu	10	Prawa
47	216+130	indywidualny	15	grunt	zjazd do lasu	3	Lewa
48	216+652	publiczny	90	mieszanki mineralno-asfaltowe	zjazd do obiektu	12	Lewa
49	216+746	publiczny	70	mieszanki mineralno-asfaltowe	zjazd do obiektu	8	Lewa
50	216+948	indywidualny	21	mieszanki mineralno-asfaltowe	zjazd do lasu	4	Prawa
51	216+993	indywidualny	51,5	mieszanki mineralno-asfaltowe	zjazd na pole	5	Lewa
52	217+011	indywidualny	24,5	mieszanki mineralno-asfaltowe	zjazd na pole	5	Prawa
53	217+223	indywidualny	32,5	mieszanki mineralno-smolowe	zjazd na pole	4	Lewa
54	217+377	indywidualny	15	grunt	zjazd na pole	3	Prawa

55	217+625	publiczny	45,1	mieszanki mineralno-asfaltowe	zjazd na pole	5	Lewa
56	218+447	indywidualny	66	mieszanki mineralno-asfaltowe	zjazd do lasu	8	Lewa
57	218+475	indywidualny	30	mieszanki mineralno-smolowe	zjazd do lasu	5	Prawa
58	219+338	indywidualny	30	mieszanki mineralno-smolowe	zjazd do lasu	5	Lewa
59	219+433	indywidualny	45	mieszanki mineralno-smolowe	zjazd do lasu	4	Prawa
60	219+957	indywidualny	40,5	grunt	zjazd do lasu	5	Lewa
61	220+304	publiczny	90	mieszanki mineralno-asfaltowe	zjazd do lasu	10	Lewa
62	220+846	indywidualny	18	mieszanki mineralno-asfaltowe	zjazd do lasu	6	Prawa
63	220+905	publiczny	20	mieszanki mineralno-asfaltowe	zjazd do budynku	4	Prawa
64	220+925	indywidualny	53,5	mieszanki mineralno-asfaltowe	zjazd do lasu	4	Lewa
65	221+233	publiczny	54	mieszanki mineralno-smolowe	zjazd do lasu	5	Lewa
66	221+857	indywidualny	86	mieszanki mineralno-smolowe	zjazd do lasu	4	Lewa
67	221+956	indywidualny	54	mieszanki mineralno-smolowe	zjazd do lasu	9	Lewa
68	221+964	indywidualny	54	mieszanki mineralno-asfaltowe	zjazd do lasu	10	Prawa
69	222+406	publiczny	30	mieszanki mineralno-asfaltowe	zjazd do lasu	4	Prawa
70	222+652	publiczny	57,5	mieszanki mineralno-asfaltowe	zjazd do lasu	8	Prawa
71	222+842	publiczny	48	mieszanki mineralno-asfaltowe	zjazd do lasu	6	Prawa
72	222+926	indywidualny	61,7	mieszanki mineralno-smolowe	zjazd do lasu	5	Lewa
73	222+936	indywidualny	46	mieszanki mineralno-asfaltowe	zjazd do lasu	8	Prawa

#### **4. Projektowane zagospodarowanie terenu**

##### **4.1 Opis projektowanych rozwiązań w planie i profilu podłużnym.**

Planowany remont drogi krajowej nr 3 nie przewiduje zmian w profilu i w planie. Nie zmienia się sposób użytkowania terenu.

##### **4.2 Droga w przekroju poprzecznym.**

W związku z planowanym remontem odtwarza się przekrój drogowy na całej objętej pracami trasie. Szerokość jezdni różni się w zależności od kilometraża i tak od km 210+066 do km 210+188 jezdni posiada szerokość 8.00m, od km 210+188 do km 211+700 jezdni posiada szerokość 7.00m, od km 211+700 do km 214+150 szerokość jezdni wynosi 7.20m. Na drugim remontowanym odcinku szerokość jezdni kształtuje się następująco: od km 215+370 do km 215+714 szerokość jezdni 7.20m, od km 215+714 do km 221+730 jezdni o szerokości 7.40m, od km 221+730 do km 223+149 szerokość jezdni wynosi 7.60m i od km 223+149 do km 224+000 jezdni posiada szerokość 7.50m. Wymiary te zapewniają dwa pasy ruchu o szerokości 3.50m oraz niewielkie opaski. Jezdnia na przeważającej części posiada przekrój daszkowy o spadku ok. 2.0% jedynie na łukach poziomych przekrój zmienia się na poprzeczny jednostronny. Pobocza gruntowe odtwarza się poprzez ich ścięcie do wymaganych spadków tj. 4-6%. Pobocza do szerokości 1.0m zostaną umocnione destruktem bitumicznym na średnią

grubość 10cm powstałym po frezowaniu warstwy ścieralnej.

Skarpy i przeciwskarpy pozostają bez zmian.

Materiał powstały ze ścięcia powierzchni poboczy należy rozplantować w pasie drogowym.

Projektuje się miejscowe przełożenia istniejących powierzchni chodników.

Przy istniejących zatokach autobusowych zostaną wykonane nowe perony z betonowej kostki brukowej (obecnie brak peronów- gruntowe).

#### **4.3 Projektowane odwodnienie jezdni.**

Sposób odwodnienia jezdni nie ulega zmianie. Odwodnienie będzie realizowane jak dotychczas przy pomocy spadków podłużnych i poprzecznych do ścieków przy krawężniku w miejscowości Skwierzyna. Na pozostałym odcinku powierzchniowo odprowadzone w teren do istniejących rowów przydrożnych.

#### **4.4 Konstrukcja jezdni.**

Przyjęto wymianę warstwy ścieralnej. W związku z tym należy wykonać frezowanie istniejącej nawierzchni na głębokość do 5cm następnie na sfrezowanej konstrukcji ułożyć nową warstwę ścieralną z mieszanki AC 11S o grubości 5cm. Ze względu na występujące koleiny strukturalne przewiduje się również wykonanie na powierzchni ok. 30% jezdni wyrównanie z AC 16W grubości 4cm.

Na istniejących zatokach autobusowych wykonuje się remont nawierzchni poprzez wymianę warstwy ścieralnej.

#### **4.5 Konstrukcja chodników.**

Nie zmienia się konstrukcji chodników ani nawierzchni na chodnikach. Remont chodników będzie polegał na przełożeniu istniejącej nawierzchni. Przełożenie nawierzchni wpłynie pozytywnie na polepszenie bezpieczeństwa ruchu pieszych, poprzez usunięcie miejscowych nierówności i wystających elementów kostki betonowej.

Nowe perony przy zatokach autobusowych projektuje się z kostki betonowej na podsypce cem-piaskowej 1:4 obramowane obrzeżem.

### **5. Charakterystyka ekologiczna obiektu**

---

Projektowany remont drogi nie stwarza szczególnego zagrożenia dla warunków ekologicznych środowiska naturalnego.

- Remont nawierzchni wpłynie na zmniejszenie emisji hałasu oraz drgań ze względu na poprawę równości nawierzchni.
- Nie zmienia się ilość i sposób odprowadzenia wód opadowych.
- Nie zachodzi konieczność wyłączenia gruntów z produkcji rolnej lub leśnej.
- Remont odcinka drogi spowoduje poprawę istniejących warunków ekologicznych poprzez poprawę bezpieczeństwa ruchu oraz usprawnienie odwodnienia drogi.

## **6. Pozostałe informacje**

Projektowana inwestycja mieści się w obszarze pasa drogowego drogi krajowej nr 3. Teren, na którym ma być zrealizowana inwestycja nie jest wpisany do rejestru zabytków i nie podlega ochronie konserwatorskiej.

Na trasie nie ma również obiektów przyrodniczych podlegających ochronie. Przebudowywana droga nie znajduje się również na terenie występowania szkód górniczych. Teren objęty inwestycją nie znajduje się na obszarze Natura 2000 i nie oddziałuje na ten obszar. Najbliższy obszar Natura 2000 stanowi – Puszcza Notecka - kod obszaru: PLB300015 odległy ~ 2.0 km od granicy inwestycji oraz Jeziora Pszczewskie i Dolina Obry – kod obszaru PLB080005 i PLH080002 odległy o ok. 9km od inwestycji jak również Nietoperek – kod obszaru PLH080003 odległy o ok. 6.0km.