



Projekty Budowy Dróg
Ernest Klos
ul. Fabryczna 2b
72-300 Gryfice
tel. 606 801 764
NIP 858-176-24-24

Egz. ZDP

PROJEKT WYKONAWCZY

BRANŻA DROGOWA

Temat opracowania: **Poprawa bezpieczeństwa ruchu na drodze powiatowej nr 3105Z w m. Pogorzelica**

Adres inwestycji: **powiat gryficki, gmina Rewal, m. Pogorzelica
działka ewidencyjna o numerze 64/1 obręb
ewidencyjny Pogorzelica**

Inwestor: **Zarząd Dróg Powiatowych
ul. Piłsudskiego 18
72-300 Gryfice**

Projektował:	mgr inż. Ernest Klos	ZAP/0076/PWOD/13	
--------------	----------------------	------------------	--

Gryfice, sierpień 2021r.

Zawartość opracowania

1. Część formalno - prawna

- Uprawnienia Projektanta

2. Część opisowa

- Opis techniczny

3. Część rysunkowa

- Plan orientacyjny 1:10000
- Plan sytuacyjny 1:500
- Przekrój konstrukcyjny 1:50

Opis techniczny

branży drogowej do projektu poprawy bezpieczeństwa ruchu na drodze powiatowej nr 3105Z w m. Pogorzelica poprzez budowę zatoki autobusowej wraz z dojściem i przejściem dla pieszych z oświetleniem dedykowanym przejścia.

1. Podstawa opracowania

- Zlecenie Inwestora;
- Kopia mapy zasadniczej w skali 1:500;
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 poz. 430);
- Wytycznych projektowania infrastruktury dla pieszych. Cz. 4 Projektowanie oświetlenia przejść dla pieszych (WR-D-41-4) wersja 1 obowiązująca od 20 lipca 2018 do 30 czerwca 2021.

2. Zakres opracowania

Zakres opracowania obejmuje wykonanie zatoki autobusowej wraz z chodnikiem w ciągu ulicy Słonecznej w miejscowości Pogorzelica, od strony miejscowości Skalno na działce o numerze ewidencyjnym 64/1 w obrębie Pogorzelica gm. Rewal wraz z przejściem dla pieszych.

3. Stan istniejący

Ulica Słoneczna objęta opracowaniem zlokalizowana jest w północnej części powiatu gryfickiego w gminie Rewal. Droga powiatowa charakteryzuje się przekrojem półulicznym. Jezdnia bitumiczna posiada szerokość 6,0 m oraz chodnik szerokości 2,0 m po stronie prawej. W miejscu projektowanej zatoki autobusowej i chodnika znajduje się pobocze gruntowe, a za nim teren zielony z rowem oraz pozostałości nawierzchni skrzyżowania do likwidacji.



Rysunek 1 - obszar budowy zatoki, widok z góry (Źródło: Geoportal)

4. Stan projektowany

W ramach projektu zaprojektowano zatokę autobusową wraz z dojściem i przejściem dla pieszych z oświetleniem dedykowanym przejścia.

Zatoka autobusowa posiada parametry: długość krawędzi zatrzymania 20 m, szerokość zatoki 3,0 m, wyokrąglenie załomów krawędzi jezdni łukami o promieniu 30 m, szerokość peronu 2,0 m, pochylenie poprzeczne jezdni w zatoce wynosi 4,0 %, skierowane jest do krawędzi jezdni ulicy Słonecznej, skos wjazdowy wynosi 1:4 a wyjazdowy 1:6. Zatoka obramowana jest od krawędzi jezdni opornikiem betonowym o wymiarach 12x25x100cm wyniesionym +1 cm ponad istniejącą nawierzchnię, ustawionym na ławie betonowej z oporem wykonanym z betonu C12/15. Wnętrze zatoki projektuje się wypełnione nawierzchnią z kostki kamiennej surowo łupanej (dopuszczalna rozbiórkowa).

Celem zapewnienia możliwie największej trwałości zaleca się układanie elementów kamiennych rzędami prostopadle do osi jezdni z przesunięciem o pół kostki co drugi rząd oraz wypełnienie spoin fugą syntetyczną na bazie żywicy epoksydowej i piasku.

Chodnik obramowany jest od strony zatoki autobusowej krawężnikiem 15x30x100 wyniesionym +15 cm ponad zatokę z oporem z betonu C12/15, natomiast w obrębie przejścia dla pieszych zaprojektowano oporniki 12x25 na ławie z oporem z betonu C12/15, w celu zniwelowania różnicy wysokości ustawiając krawężnik na wyniesieniu +1 cm, od strony zieleni zaprojektowano obrzeże betonowe 8x30 na ławie z oporem z betonu C12/15. Nawierzchnię chodnika zaprojektowano z kostki brukowej betonowej na podbudowie z kruszywa łamanego.

Projektowana zatoka oraz chodnik zlokalizowane są w obszarze istniejącej nawierzchni bitumicznej. Ze względu na wykonywanie robót brukarskich przy istniejącej nawierzchni bitumicznej styk obu elementów należy po ustawieniu i zaspoinowaniu krawężników uszczelnić bitumiczną masą zalewową bądź masą bitumiczną drobnoziarnistą na gorąco w celu ograniczenia penetracji wody opadowej pod nawierzchnię bitumiczną.

Celem odpowiedniego odwodnienia chodnika projektuje się spadek 2% w kierunku istniejącego rowu.

W miejscu, gdzie lokalizacja chodnika wymusza wykonanie krytego odcinka istniejącego rowu przydrożnego projektuje się kolektor PVC Dn400mm. Na początku i końcu kolektora projektuje się studnie Ø1200 (wlotowa poprzedzone piaskownikiem).

W ramach niniejszego opracowania zastosowano następującą konstrukcję nawierzchni zatoki:

- 15/17cm - kostka kamienna z rozbiórki;
- 5/7cm - podsypka cementowo - piaskowa 1:4;
- 25cm - warstwa podbudowy z betonu C20/25;
- Nasyp z gruntu niewysadzinowego zagęszczalnego, zagęszczony do $I_s=0,98$.

Konstrukcję na chodniku:

- 8cm - kostka brukowa betonowa;
- 3cm - podsypka cementowo - piaskowa 1:4;
- 15cm - warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie #0/31,5mm;
- 10cm - warstwa gruntu stabilizowanego cementem C1,5/2;
- Nasyp z gruntu niewysadzinowego zagęszczalnego, zagęszczony do $I_s=0,98$.

Oraz zaprojektowane krawężniki:

- krawężnik betonowy uliczny 15x30x100cm na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15;
- krawężnik betonowy opornik 12x25x100cm na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15;
- obrzeże betonowe chodnikowe 8x30x100cm na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15.

Opracował: