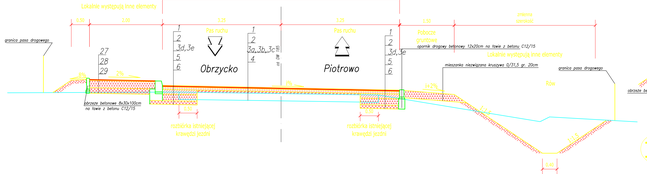
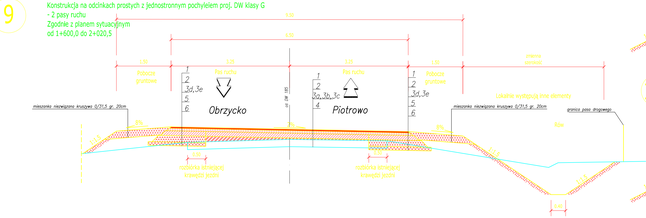
7

Konstrukcja na łuku z opornikiem proj. DW klasy G
- 2 pasy ruchu
Zgodnie z planem sytuacyjnym
DW185
od 0+645,5 do 0+798,5



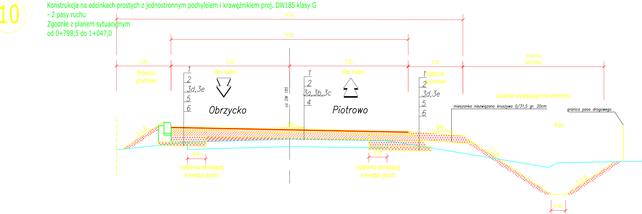
9

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



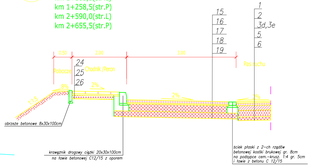
10

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



11

Zjazdy publiczne
km 0+061,5 (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)

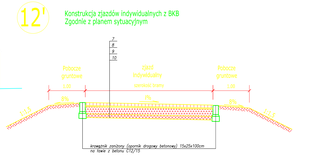


12

Konstrukcja zjazdów publicznych i indywidualnych bitumicznych
Zgodnie z planem sytuacyjnym

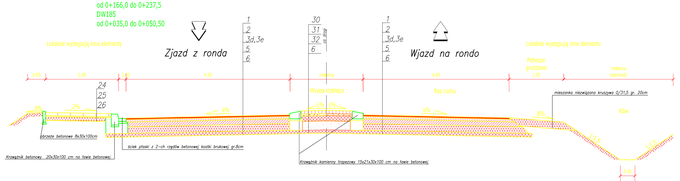
12'

Konstrukcja zjazdów indywidualnych z BKB
Zgodnie z planem sytuacyjnym



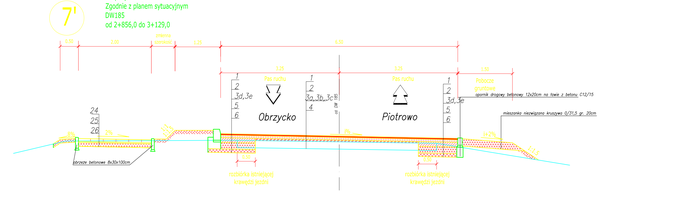
14

Konstrukcja wlotów rond z chodnikiem
Zgodnie z planem sytuacyjnym
DW182
od 0+068,0 do 0+123,5
od 0+166,0 do 0+237,5
DW185
od 0+035,0 do 0+050,50



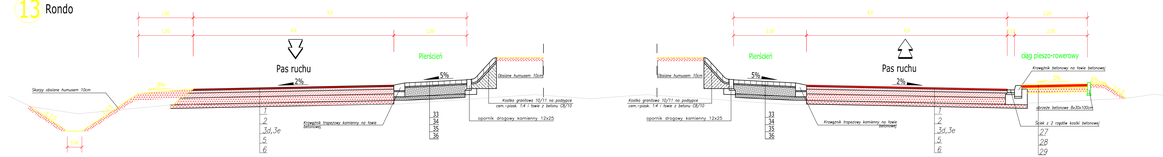
7'

Konstrukcja na łuku z opornikiem proj. DW klasy G
- 2 pasy ruchu
Zgodnie z planem sytuacyjnym
DW185
od 2+655,0 do 3+129,0



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+600 do km 1+800
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
3a–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–5 gr. 10cm; Rm=2,5MPa
dla G4: wg. WT–5 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 – KŁSM 0/31,5, gr. 20 cm
10–dodatkowa warstwa podłoża – 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 z kruszywa stabilizowanego spoiwem hydraulicznym dla G4, gr. 15cm Rm=1,5MPa

Konstrukcja nawierzchni na ciągach piesze–rowerowych i rowerowych
27–warstwa ścieralna – asfalt lany MA5 35/50, gr. 3 cm
28–warstwa podbudowy – mieszanka niezwiązana 0/31,5, grubości 20 cm;
29–warstwa z 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–5 gr. 10cm; Rm=2,5MPa
dla G4: wg. WT–5 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–podbudowa – 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

LAWENTA
LAWENTA PLUS SP. Z O.O.
ul. Sauerów 15-16, 10-370 Olsztyn

Wykonawca

Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu
al. Wiosny Ludów 51, 61-757 Poznań

Inwestor

"Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 185 Piotrowo – Zielonagóra "

Stadium	**Projekt wykonawczy**
Branża	**Drogowa**
Tytuł rysunku	**Przekroje normalne**
Skala rysunku	1:50

Numer rysunku	7	Numer arkusza	2	Data opracowania	2023-08

Funkcja	Imię, nazwisko	Branża	Nr uprawnień	Specjalność	Podpis
Projektant wiodący	mgr inż. Ewa Kmieć	Drogowa	7535/ZZ/97/2001	Specjalność projektowa w zakresie budowy, przebudowy, remontów i utrzymania dróg	
Projektant	mgr inż. Mariusz Kroos	Drogowa	WKP/0027/POOD/08	Specjalność projektowa w zakresie budowy dróg	
Projektant	mgr inż. Tomasz Wiśniewski	Drogowa	WKP/0031/POOD/11	Specjalność projektowa w zakresie budowy dróg	
Sprawdzający	mgr inż. Janusz Szostak	Drogowa	106/Olsz/0328/96	Specjalność: konstrukcyjno-budowlana bez ograniczeń w zakresie projektowania	