

W km 0+330,00÷0+610,00 po stronie prawej i lewej zaprojektowano wspornik typu „L” dla ustabilizowania korony nasypu.

W km 1+302,00÷1+411,00 i 1+458,30 do 1+577,30 po stronie lewej i po stronie prawej zaprojektowano wspornik typu „L” dla stabilizacji nasypu z uwagi na lokalizację jezdni i ciągu pieszo-rowerowego.

W (km 0+330,00÷0+610,00) po stronie prawej zaprojektowano balustrady U-12 oraz bariery sprężyste SP-06(U-14a) po obu stronach jezdni nad istniejącym przepustem. Przed i za mostem nad kanałem Warta Gopło należy wykonać nowe bariery sprężyste SP-06/U14a(z U-12 prawostronnie) wg lokalizacji jak w projekcie zagospodarowania. Skarpy i przeciwskarpy o nachyleniu 1:1 i większym należy umocnić betonową płytą ażurową wg projektu zagospodarowania.

Na odcinku od torów kolejowych do wsi Rudzica zlokalizowano zjazdy po stronie lewej w km 0+954,00; 1+369,70; 1+618,40; 1+706,70 po stronie prawej 0+945,00; 1+178,76; 1+298,80; 1+733,12.

W km 1+650,00÷1+700,00 zlokalizowano zatokę autobusową o szerokości 3,00m.

Droga nie jest wpisana do rejestru zabytków i nie jest chroniona. Nie istnieje plan miejscowego zagospodarowania na ten teren.

Pas drogowy nie leży na terenach górniczych.

Istniejący pas drogowy przebiega w terenie leśnym i rolniczym i nie zagraża środowisku oraz otoczeniu.


Inż. STANISŁAW WAJRAK
Projektant i kierownik budowy
uprawnienia GT. 8346/II/13/77
w zakresie dróg i mostów typowych