

opornika należy ułożyć warstwę geotkaniny o wytrzymałości na rozciąganie przy zerwaniu 100kN/m. Warstwę geotkaniny należy ułożyć 15 cm pod wspornikiem typu „L” zgodnie z przekrojem konstrukcyjnym.

Wspornik „L” należy układać na zagęszczonym gruncie korpusu drogowego $doI=1,00$. Bezpośrednio pod dolnym ramieniem wspornika należy wykonać ławę betonową o grubości 15cm z betonu C8/10.

W koronie drogi zlokalizowano ciąg pieszo-rowerowy o konstrukcji zgodnej z rozp. MTiGM z dnia 02.03.99r. podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 o grubości 10cm i warstwa ścieralna z AC o grubości 4cm.

Konstrukcję nawierzchni zatoki autobusowej zaprojektowano w krawężniku 20/30cm na ławie z betonu cementowego C-12/15 jako

- warstwa ścieralna z kostki granitowej 8cm na 8cm podsypce cement-piaskowej(1/4)
- podbudowa z kruszywa kamiennego łamanego 0/63cm o grubości 20cm
- wzmocnienie podłoża z betonu $R_m=5\text{MPa}$ i grubości 10cm

Konstrukcję zjazdu stanowi podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5mm o grubości 15cm i warstwa ścierana AC o grubości 4cm

Geometria przekroju normalnego opracowano dla poszczególnych pikietaży drogi wg załączonych rysunków oraz zaprojektowano przekroje konstrukcyjne.

2. Przekrój podłużny

Niweletę nawierzchni zaprojektowano w oparciu o punkty istniejące niezmiennie tj. początek trasy, istniejąca rzędna toru kolejowego, rzędna zjazdu i wjazdu na most, istniejące zjazdy w drogi boczne. Na odcinku od torów kolejowych do wsi Rudzica niweleta drogi obniża się średnio o ca 1,00m w celu umieszczenia całego programu przebudowy drogi w jej koronie. Obniżenie niwelety nie wpływa na inne warunki otaczające drogę. Na pozostałym odcinku niweleta wynoszona jest do góry średnio o 10cm. Przy punktach stałych niwelety należy wykonać frezowanie istniejącej nawierzchni wg załączonego rysunku szczegółowego.

3. Urządzenia obce

Nie zachodzi potrzeba przebudowy innych urządzeń. Istniejący przepust należy odmulić i oczyścić rów odpływowy i dopływowy.