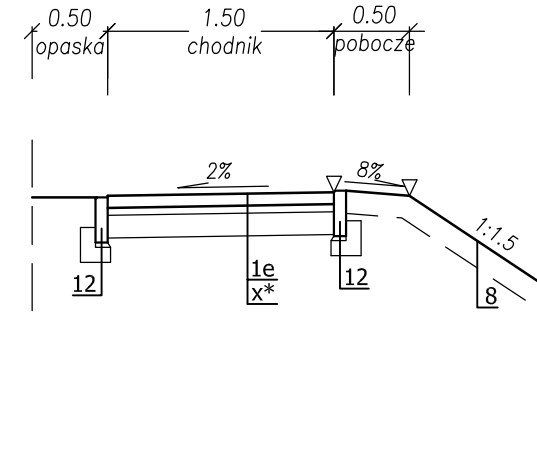
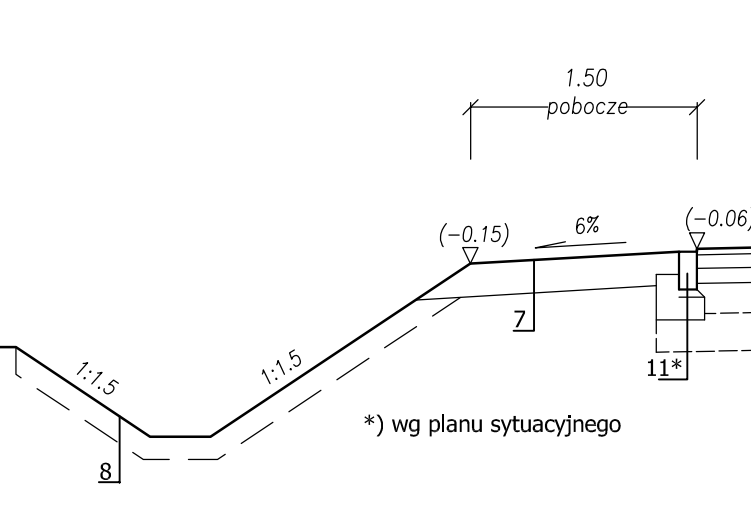


6) przekroje dodatkowe

a) miejsce występowania chodnika odsuniętego od jezdni



b) miejsce występowania opornika



- Droga wojewódzka nr 188 - kategoria ruchu - KR 4**
- warstwa ścieralna - z SMA8S o grubości 4 cm z polimeroasfaltem PMB 45/80-55; wg WT-2,
 - warstwa wiążąca - z betonu asfaltowego AC16W o gr. 9 cm z polimeroasfaltem PMB 25/55-60; wg WT-2,
 - podbudowa zasadnicza - z betonu asfaltowego AC22P o gr. 10 cm z asfaltem 35/50; wg WT-2,
 - podbudowa pomocnicza - z mieszanki niezwiązanej 0/63 gr. 20 cm, wg WT-4.
- Ponadto projektując się dodatkowe warstwy uwzględniające mrozodporność podłoża nawierzchni (w-wa ulepszone podłoża) oraz nośność podłoża (w-wy wzmocniających):
- a) dla podłoża nośności G1 (dla gruntów wątpliwych):
 - warstwa ulepszonego podłoża - z mieszanki niezwiązanej 0/63 gr. 10 cm, wg WT-4,
 - dla podłoża nośności G2:
 - warstwa wzmocniająca z kruszywa stabilizowanego spoiwem hydraulicznym o $R_m=2,5\text{MPa}$ gr.10 cm
 - c) dla podłoża nośności G3:
 - warstwa wzmocniająca z kruszywa stabilizowanego spoiwem hydraulicznym o $R_m=2,5\text{MPa}$ gr.15 cm.
 - d) dla podłoża nośności G4:
 - warstwa wzmocniająca z kruszywa stabilizowanego spoiwem hydraulicznym o $R_m=2,5\text{MPa}$ gr.25 cm.


Wzmocnienie istniejącej nawierzchni - droga wojewódzka nr 188

- warstwa ścieralna - z SMA8S o grubości 4 cm z polimeroasfaltem PMB 45/80-55; wg WT-2,
- warstwa wzmocniająca (wyrównawcza) - AC16W z polimeroasfaltem PMB 25/55-60; wg WT-2. - grubość warstwy zostanie określona na podstawie badania ugięć nawierzchni.

DANE TECHNICZNE:
Trasa zasadnicza:
klasa techniczna drogi
kategoria ruchu
dopuszczalny nacisk osi poj. Vp
Vm
szer. jezdni
szer. pobocza gruntowego
szer. chodników

- droga wojewódzka
- G
- KR4
- 115kN/oś
- 50km/h (teren zabudowany), 60km/h (teren niezabudowany)
- 60km/h (teren zabudowany), 80km/h (teren niezabudowany)
- 6,0m ÷ 7,0m
- 1,5m (1,65 ÷ 2,0m w miejscach barier ochronnych)
- 1,5m ÷ 2,0m

Oznaczenia:	
1a,	warstwa ścieralna z SMA8S z polimeroasfaltem PMB 45/80-55, grubości 4 cm
1b,	warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S z polimeroasfaltem PMB 45/80-55, grubości 4 cm
1c,	warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej szarej, gr. 8 cm, na podsypce z kr.-cement 4:1, gr. 3 cm
1d,	warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej grafitowej, gr. 8 cm, na podsypce z kr.-cement 4:1, gr. 3 cm
1e,	warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej szarej, gr. 8 cm, na podsypce z kr. natural. 0/20, gr. 5 cm
1f,	warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej grafitowej, gr. 8 cm, na podsypce z kr. natural. 0/20, gr. 5 cm
2a,	warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W z polimeroasfaltem PMB 25/55-60, grubości 7 cm
2b,	warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W z polimeroasfaltem PMB 25/55-60, grubości 9 cm
2c,	warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W lepsze asfaltowe 50/70, grubości 4 cm
2d,	warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC16W z polimeroasfaltem PMB 25/55-60, grubości zmiennej
3a,	podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC22P z asfaltem 35/50, grubości 7 cm
3b,	podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC22P z asfaltem 35/50, grubości 10 cm
3c,	podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej 0/31,5, gr. 20 cm
3d,	podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej 0/31,5, gr. 22 cm
3e,	podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej 0/31,5, gr. 25 cm
3f,	podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej 0/31,5, gr. zmiennej
3g,	podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej 0/63 (kruszywo z rozbiórki po przekruszeniu), gr. 20cm
4a,	podbudowa pomocnicza z kruszywa stabilizowanego spoiwem hydraulicznym o $R_m=2,5\text{MPa}$, grubości 15 cm
4b,	podbudowa pomocnicza z kruszywa stabilizowanego spoiwem hydraulicznym o $R_m=2,5\text{MPa}$, grubości 20 cm
4c,	podbudowa pomocnicza z mieszanki niezwiązanej 0/63, gr. 20cm
5a,	warstwa wzmocniająca podłoże z kruszywa stabilizowanego spoiwem hydraulicznym o $R_m=2,5\text{MPa}$, gr. 10 cm
5b,	warstwa wzmocniająca podłoże z kruszywa stabilizowanego spoiwem hydraulicznym o $R_m=2,5\text{MPa}$, gr. 15 cm
5c,	warstwa wzmocniająca podłoże z kruszywa stabilizowanego spoiwem hydraulicznym o $R_m=2,5\text{MPa}$, gr. 25 cm
6,	warstwa ulepszonego podłoża z mieszanki niezwiązanej 0/63, gr. 10 cm
7,	nawierzchnia poboczy z mieszanki niezwiązanej 0/31,5 (z destruktu), gr. 22 cm
8,	humus grubości 15 cm
9,	krawężnik drogowy 20x30 cm na ławie betonowej z oporem
10,	krawężnik drogowy trapezowy 15/21x30 cm na ławie betonowej z oporem
11,	opornik drogowy 12x25cm na ławie betonowej z oporem
12,	obrzeże betonowe 8x30 cm na podsypce piaskowej i ławie betonowej z oporem
13,	ściek drogowy trójkątny wg KPED k. 01.05 na ławie betonowej z betonu B15
14,	geosyntetyk
15,	ściek uliczny międzyjezdniowy z dwóch rzędów kostki kamiennej gr. 8 cm
16,	bariera ochronna stalowa skrajna przekładkowa
17,	barierka ochronna segmentowa
18,	korytko krakowskie (lub rów kryty)
Uwaga: Nie wszystkie pozycje występują na danym odcinku drogi wojewódzkiej nr 188	

 LAFRENTZ-POLSKA sp. z o.o. ul. Zbyszewska 29, 60-359 Poznań	Rozbudowa DW 188 Człuchów - Pila na odcinku od m. Żeleźnica do m. Dolnik						
	Stadium	Projekt wykonawczy					Skala rysunku 1:50
	Branża	Drogowa					
	Tytuł rysunku	Przekroje normalne					
Wykonawca	Numer rysunku	3	Numer arkusza	-	Data opracowania	2013-10	
Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu ul. Wilczak 51 61-623 Poznań	Funkcja	Imię, nazwisko		Branża	Nr uprawnień	Specjalność	Podpis
	Projektant	mgr inż. Marcin Filipiak		Drogowa	WK9/0304/POD/11	Uprawnienie do projektowania i.c. w specjalności drogowej	
	Asystent projektanta	mgr inż. Tomasz Szadzik		Drogowa	-	-	
Inwestor	Sprawdzający	inż. Zbigniew Moeck		Drogowa	436/66	Projektowanie i kierowanie robotami budowlanymi w zakresie dróg	