

SZCZEGÓŁ SKRZYŻOWANIA PROJEKTOWANEJ DROGI Z DROGAMI GMINNYMI NR 200607K I NR 270008K
skala 1:100

PRZEKRÓJ A-A, skala 1:50

A:	B:
4 cm warstwa ścierna z betonu asfaltowego AC-11S (KR1)	20 cm w-wa nawierzchni z mieszanki niezwiązanej z kruszywem 0/63mm, C90/3, stab. mech. do Is=1,0
5 cm warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC-16W (KR1)	15 cm warstwa podbudowy z mieszanki niezwiązanej z kruszywem 0/63mm, C90/3, stab. mech. do Is=0,97
20 cm w-wa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem 0/63mm, C90/3, stab. mech. CBR>60%	- warstwy nasypu lub grunt rodzimy
20 cm warstwa mrozochronna - grunt stabilizowany cementem, 1:1-2 = 4,00%	1: warstwa ścierna z betonu asfaltowego AC-11S (KR1)
25 cm w-wa ulepszonego podłoża: grunt niewyśadyżony o CBR<20%	4 cm warstwa podbudowy z mieszanki niezwiązanej z kruszywem 0/63mm, C90/3, stab. mech. do Is=0,97
- warstwy nasypu lub grunt rodzimy	5 cm warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC-16W (KR1)
	- istniejące warstwy podbudowy drogi

PRZEKRÓJ B-B, skala 1:50

istn. jezdnia dr. gminnej | jezdni proj. drogi gminnej | pobocze dr. gminnej

8% ↓

UWAGI:

- Budowa skrzyżowania polega na wykonaniu typowego skrzyżowania zwykłego o trzech wlotach, gdzie drogą podporządkowaną będzie budowany odcinek drogi gminnej. Przecięcie krawędzi nawierzchni istniejącej i budowanej drogi wyokrągłono łukami kołowymi o promieniu R=6,0 m. Na skrzyżowaniu zastosować podbudowy i nawierzchnie zgodnie z rysunkami przekroji typowych (analogiczne do pozostałej części drogi).
- Spadki podłużne budowanej drogi na skrzyżowaniu zgodne z jej niweletą, spadki poprzeczne zgodne z niweletą dróg istniejących przechodzące na dalszym odcinku w spadek jednostronny (na luku L1) i daszkowy.
- Połączenie istniejącej i projektowanej nawierzchni dróg na budowanym skrzyżowaniu wykonać schodkowo, poprzez frezowanie i stopniowanie istniejącej nawierzchni na odległości min 0,8m od jej krawędzi oraz ułożenie warstw asfaltobetonu wzmacnianych geokompozytem (pas szerokości ok. 1,5m) o wytrzymałości 100kN/m układanym pod warstwą ścierną.

Legenda:

- nawierzchnia pobocza gruntowego - z kruszywa łamanego
- nawierzchnia jezdni bud. drogi - z asfaltobetonu
- umocnienia skarpi rowów płytami ażurowymi
- istn. nawierzchnia bitumiczna drogi gminnej
- istn. przebudowywana (wzmocniona geosyntetykiem) nawierzchnia bitumiczna jezdni dróg gminnych

Dane techniczne:

Projekt: BUDOWA DROGI GMINNEJ W SZERZYNACH BĘDĄCEJ ODNGĄ DROGI GMINNEJ NR 200607K SZERZYNY - PODLESIE - GŁĘBOKIE WRAZ Z NIEZBEDNĄ INFRASTRUKTURĄ TECHNICZNĄ.

Inwestor: Wójt Gminy Szerzyny, 38-246 Szerzyny 521

Lokalizacja: dz. nr ewid.: 2641/2654/2655/2658/2661/2663/2667/2669/2670/3/2671/2672/2673/2674/2675/2676/2677/2678/2679/4/2679/3/2680/1/2680/2/2681/2682/2551/2498 obr.0001 Szerzyny, gmina Szerzyny, powiat łamowski; dz. nr ewid.: 1300/1/1300/2/1303/1305/1306/1307/1308/1309/1447/1448/1449/1450/1451/1671/1672/1673/3217 obr.0001 Binarowa, gmina Biecz, powiat gorlicki.

Przedmiot rysunku: Szczegóły skrzyżowania S

Skala: 1:50/100

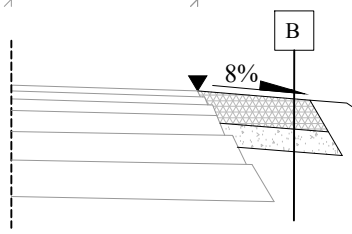
Data: 12.2022

Nr proj. 04/21

Nr rys. 30

PRZEKRÓJ B-B, skala 1:50

istn. jezdnia dr. gminnej pobocze dr. gminne



B:	
20 cm	w-wa nawierzchni z mieszanki niezwiązanej z kruszywem 0/3mm, C9/3, słab. mech. do $f_s=10$
15 cm	warstwa podbudowy z mieszanki niezwiązanej z kruszywem 0/6,3mm, C8R, słab. mech. do $f_s=0,97$
	- warstwy nasypu lub gruntu rodzimymi
I:	
4 cm	warstwa ściernia z betonem asfaltowym AC-11S (KR1)
	- geokształpiny o wytrzymałości na rozciąganie min. 100kN/m
5 cm	warstwa wiążąca z betonem asfaltowym AC-16W (KR1)
	- istniejące warstwy podbudowy drogi

UWAGI:

Budowa skrzyżowania polega na wykonaniu typowego skrzyżowania zwykłego o trzech wlotach, gdzie droga podporządkowana będzie budowany odcinek drogi gminnej. Przecięcie krawędzi nawierzchni istniejącej i budowanej drogi wyokrągłano łukami kołowymi o promieniu $R=6,0\text{ m}$. Na skrzyżowaniu zastosować podbudowy i nawierzchnie zgodnie z rysunkami przekroji typowych (analogiczne do pozostałe części drogi).

Spadki podłużne budowanej drogi na skrzyżowaniu zgodne z jej niweletą, spadki poprzeczne zgodne z niweletą dróg istniejących przechodzące na dalszym odcinku w spadek jednostrojnny (na łuku Ł1) i daskowy.

Połączenie istniejącej i projektowanej nawierzchni dróg na budowanym skrzyżowaniu wykonać schodkowo, poprzez frezowanie i stopniowanie istniejącej nawierzchni na odległości min. $0,8\text{ m}$ od jej krawędzi oraz ułożenie warstw asfaltobetonu i wzmocnionych geokompozytem (pas szerokości ok. $1,5\text{ m}$) o wytrzymałości 100 kN/m układanym pod warstwą ścieralną.