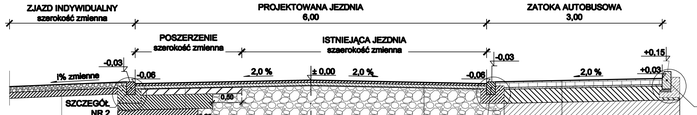
PORZEKRÓJ PRZEZ ZATOKĘ AUTOBUSOWĄ I ZJAZD INDYWIDUALNY PO PRZECIWNEJ STRONIE CHODNIKA



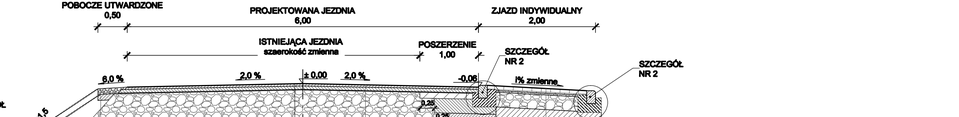
Nawierzchnia z destruktu asfaltowego 10,0 cm
Podbudowa z kruszywa do warstwy zasadniczej dla KR1-KR2 wg WT-4-2010, stab. mech. 0/31,5 10,0 cm
Σ 20,0 cm

Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S (dawniej BA 0/12,8) 4,0 cm
Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W (dawniej BA 0/20) 5,0 cm
Warstwa wzmacniająca w formie siatki z drutu stalowego zatopionej w mieszance typu slurry seal 1,0 cm
Podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC22P (lub AC32P) 10,0 cm
Podbudowa z kruszywa naturalnego łamanego do warstwy zasadniczej dla KR3-KR6,wg WT-4-2010 stabilizowanego mechanicznie 0/63 25,0 cm
Podbudowa z kruszywa do warstwy pomocniczej dla KR3-KR6, wg WT-4-2010, stab. mech. 0/63 40,0 cm
Σ 85,0 cm

Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S (dawniej BA 0/12,8) 4,0 cm
Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W (dawniej BA 0/20) 5,0 cm
Warstwa wzmacniająca w formie siatki z drutu stalowego zatopionej w mieszance typu slurry seal 1,0 cm
istniejąca konstrukcja nawierzchni 77,0 cm
Σ 87,0 cm

Warstwa ścieralna z kostki betonowej typu podwójne T koloru szarego 10,0 cm
Podsypka cementowo-piaskowa 1:4 3,0 cm
Podbudowa zasadnicza z betonu cementowego C16/20 24,0 cm
Podbudowa z kruszywa do warstwy pomocniczej dla KR3-KR6, wg WT-4-2010, stab. mech. 0/63 30,0 cm
Σ 67,0 cm

PRZEKRÓJ PRZEZ POSZERZENIE PRAWOSTRONNE JEZDNI I PRZEZ ZJAZD INDYWIDUALNY PO STRONIE CHODNIKA



Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S (dawniej BA 0/12,8) 4,0 cm
Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W (dawniej BA 0/20) 5,0 cm
Warstwa wzmacniająca w formie siatki z drutu stalowego zatopionej w mieszance typu slurry seal 1,0 cm
istniejąca konstrukcja nawierzchni 77,0 cm
Σ 87,0 cm

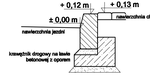
Nawierzchnia z destruktu asfaltowego 10,0 cm
Podbudowa z kruszywa do warstwy zasadniczej dla KR1-KR2 wg WT-4-2010, stab. mech. 0/31,5 10,0 cm
Σ 20,0 cm

Warstwa ścieralna z kostki betonowej typu podwójne T koloru szarego 8,0 cm
Podsypka cementowo-piaskowa 1:4 3,0 cm
Podbudowa z kruszywa naturalnego łamanego do warstwy zasadniczej dla KR3-KR6,wg WT-4-2010 stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 25,0 cm
Podbudowa z kruszywa do warstwy pomocniczej dla KR3-KR6, wg WT-4-2010, stab. mech. 0/63 30,0 cm
Σ 66,0 cm

Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S (dawniej BA 0/12,8) 4,0 cm
Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W (dawniej BA 0/20) 5,0 cm
Warstwa wzmacniająca w formie siatki z drutu stalowego zatopionej w mieszance typu slurry seal 1,0 cm
Podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC22P (lub AC32P) 10,0 cm
Podbudowa z kruszywa naturalnego łamanego do warstwy zasadniczej dla KR3-KR6,wg WT-4-2010 stabilizowanego mechanicznie 0/63 25,0 cm
Podbudowa z kruszywa do warstwy pomocniczej dla KR3-KR6, wg WT-4-2010, stab. mech. 0/63 40,0 cm
Σ 85,0 cm

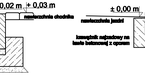
DETALE

Szczegół połączenia krawężnika granitowego z jezdnią i chodnikiem

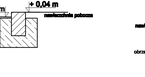


Szczegół obniżenia krawężnika granitowego na przejściach dla pieszych

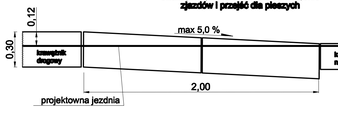
Szczegół zabudowy opornika ciętego granitowego drogowego



Szczegół zabudowy obrzeża granitowego i jego połączenia z poboczem



Szczegół wykonania obniżenia w rejonie zjazdów i przejść dla pieszych



PRZEKRÓJ PRZEZ POSZERZENIE LEWOSTRONNE JEZDNI

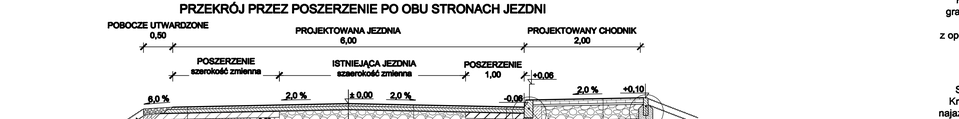
Nawierzchnia z destruktu asfaltowego 10,0 cm
Podbudowa z kruszywa do warstwy zasadniczej dla KR1-KR2 wg WT-4-2010, stab. mech. 0/31,5 10,0 cm
Σ 20,0 cm

Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S (dawniej BA 0/12,8) 4,0 cm
Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W (dawniej BA 0/20) 5,0 cm
Warstwa wzmacniająca w formie siatki z drutu stalowego zatopionej w mieszance typu slurry seal 1,0 cm
Podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC22P (lub AC32P) 10,0 cm
Podbudowa z kruszywa naturalnego łamanego do warstwy zasadniczej dla KR3-KR6,wg WT-4-2010 stabilizowanego mechanicznie 0/63 25,0 cm
Podbudowa z kruszywa do warstwy pomocniczej dla KR3-KR6, wg WT-4-2010, stab. mech. 0/63 40,0 cm
Σ 85,0 cm

Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S (dawniej BA 0/12,8) 4,0 cm
Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W (dawniej BA 0/20) 5,0 cm
Warstwa wzmacniająca w formie siatki z drutu stalowego zatopionej w mieszance typu slurry seal 1,0 cm
istniejąca konstrukcja nawierzchni 77,0 cm
Σ 87,0 cm

Warstwa ścieralna z kostki betonowej typu podwójne T do przełożenia wysokościowego 8,0 cm
Podsypka cementowo-piaskowa 1:4 3,0 cm
istniejąca konstrukcja
Σ 11,0 cm

PRZEKRÓJ PRZEZ POSZERZENIE PO OBU STRONACH JEZDNI



Nawierzchnia z destruktu asfaltowego 10,0 cm
Podbudowa z kruszywa do warstwy zasadniczej dla KR1-KR2 wg WT-4-2010, stab. mech. 0/31,5 10,0 cm
Σ 20,0 cm

Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego 0/16 4,0 cm
Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego 0/20 5,0 cm
Warstwa wzmacniająca w formie siatki z drutu stalowego zatopionej w mieszance typu slurry seal 1,0 cm
istniejąca konstrukcja nawierzchni 77,0 cm
Σ 87,0 cm

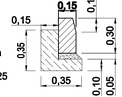
Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego 0/20 5,0 cm
Warstwa wzmacniająca w formie siatki z drutu stalowego zatopionej w mieszance typu slurry seal 1,0 cm
Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego 10,0 cm
Podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego szuczneco 25,0 cm
Podbudowa pomocnicza z żużla, kruszywa naturalnego 40,0 cm
Σ 87,0 cm

8,0 cm Warstwa ścieralna z kostki betonowej typu podwójne T koloru szarego
3,0 cm Podsypka cementowo-piaskowa 1:4
25,0 cm Podbudowa z kruszywa naturalnego łamanego do warstwy zasadniczej dla KR1-KR2,wg WT-4-2010 stabilizowanego mechanicznie 0/31,5
Σ 36,0 cm

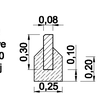
4,0 cm Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego 0/16
5,0 cm Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego 0/20
1,0 cm Warstwa wzmacniająca w formie siatki z drutu stalowego zatopionej w mieszance typu slurry seal
10,0 cm Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego
Podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego szuczneco
25,0 cm
40,0 cm Podbudowa pomocnicza z żużla, kruszywa naturalnego
Σ 87,0 cm

SZCZEGÓŁY

SZCZEGÓŁ NR 1
Krawężnik drogowy granitowy 15x30x100 na ławie betonowej z oporem z betonu C 20/25

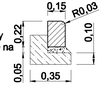


SZCZEGÓŁ NR 3
Obrzeże chodnikowe granitowe 8x30x100 na ławie betonowej z betonu C20/25



SZCZEGÓŁ NR 2
Krawężnik betonowy najazdowy 15x22x100 na ławie betonowej z betonu C20/25

SZCZEGÓŁ NR 4
Krawężnik kamienny najazdowy 15x22x100 na ławie betonowej z betonu C20/25



Biuro projektowe:
DROGAD Sp. z o.o.
ul. Fabryczna 45 43–100 Tychy
Tel./Fax (0–32) 227–30–82
www.drocad.pl
e-mail: biuro@drocad.pl

Inwestor: Powiat Bielski
ul. Piastowska 40
43–300 Bielsko–Biała

Nazwa obiektu budowlanego:
Przebudowa drogi powiatowej 4428S Ligota – Czechowice – Dziedzice

Adres obiektu budowlanego:	Miejscowość:	Powiat:	Województwo:
	Czechowice–Dziedzice	bielski	ŚLĄSKIE

Część: PAB
Nazwa części: PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE

ZESPÓŁ PROJEKTOWY

Funkcja	imię i nazwisko	uprawnienia	Podpis
Projektant	inż. Jarosław SATERNUS	ŚLK/3039/PWOD/10	
Kierownik projektowania	mgr inż. Barbara FRANCUZ	–	
Kierownik projektowania	inż. Michał WRÓBEL	–	
Kierownik projektowania		–	
Projektant konstrukcji	mgr inż. Mariusz STĘPNIAK	ŚLK/0999/PWOD/05	

Projekt:	Skala:	Data:	Branża:	Nr. rys.:	Arkusz:
178_11	1:500	08.2011	drogi	04_178_11	1z2