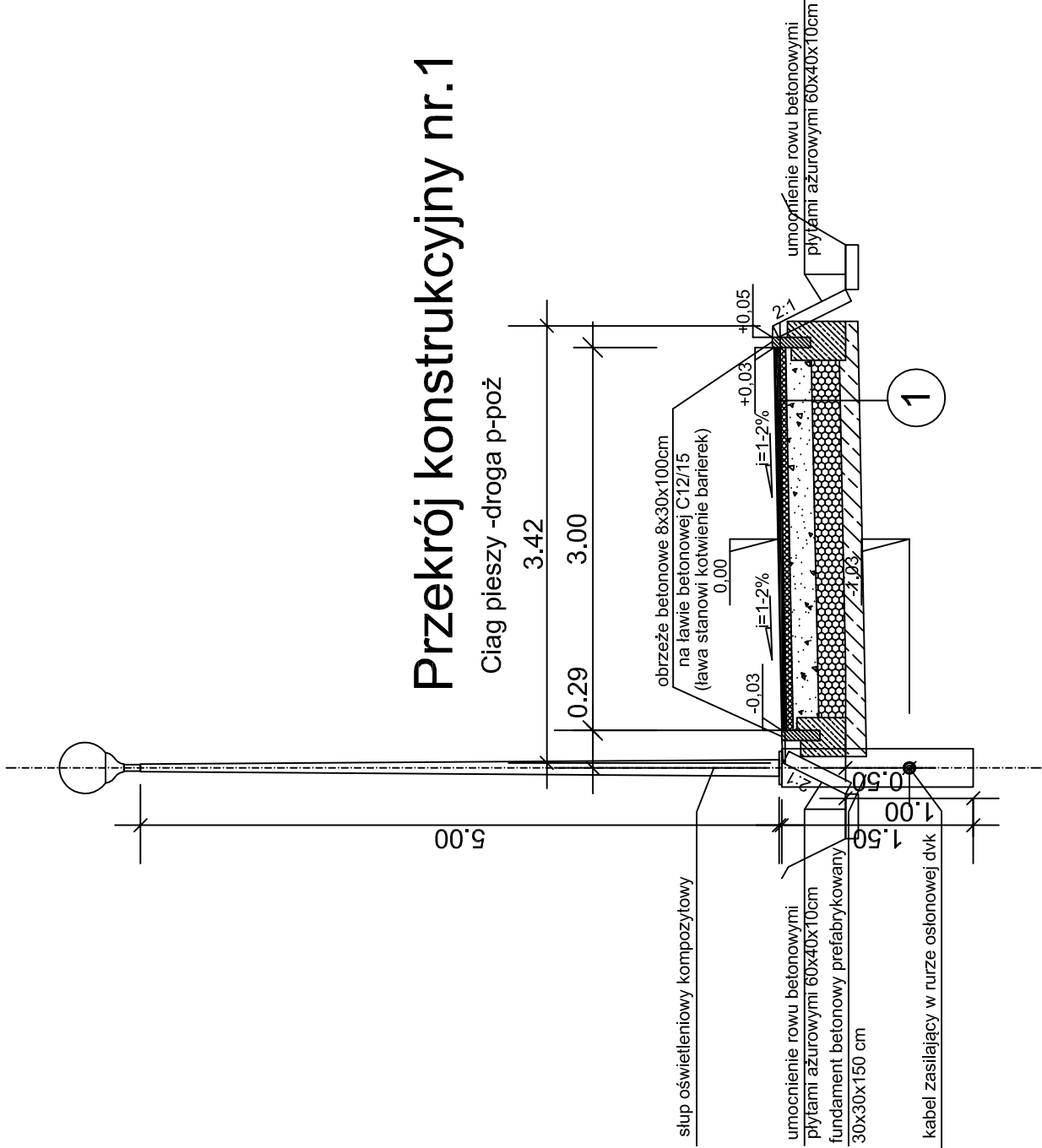


UWAGI:

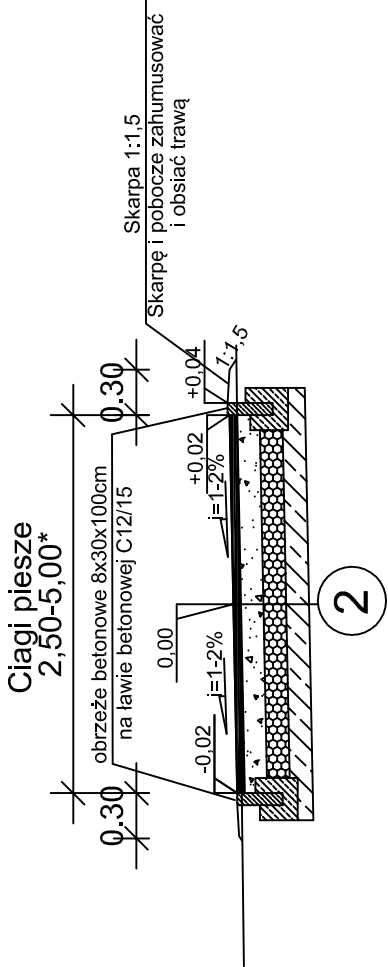
Przekrój konstrukcyjny nr.1

Ciag pieszy -droga p-poż



Przekrój konstrukcyjny nr.2

Ciagi piesze
2,50-5,00*



1 Konstrukcja nawierzchni drogi p -poż

- 4 cm warstwa ścierna z betonu asfaltowego AC5S(asfalt 70/100)
- 5 cm warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W(asfalt 50/70)
- 20 cm. podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 mm
- 22cm warstwa mrozoodchronna z mieszanki niezwiązanej, lub gruntu G-1(CBR>35%)
- Moduł wtórny na warstwie mrozoodchronnej conajmniej E2=80MPa.
- zwiększenie można uznać za prawidłowe jeśli spełniony zostanie warunek E2/E1< 2,2.
- 15cm Stabilizacja spoiwem hydraulicznym Rm min =1,5MPa
- W przypadku trudności z zastosowaniem stabilizacji na miejscu dopuszcza się zamiennie zastosowanie gruntu G-1 stabilizowane spoiwem hydraulicznym dowiezionym z wytwórni C0,4-0,5(>2 MPa)

Nad przepustami dopuszcza się zamiane warstwy mrozoodchronnej i stabilizacji na jedną warstwę gruntu stabilizowanego cementem dowiezionym z wytwórni grubości 22cm(C1,5/2 >4Mpa)

2 Konstrukcja nawierzchni ciagu pieszego

- 5 cm warstwa ścierna z betonu asfaltowego AC5S(asfalt 70/100)
- 15 cm. podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 mm
- 15cm warstwa mrozoodchronna z mieszanki niezwiązanej, lub gruntu G-1(CBR>35%)
- Moduł wtórny na warstwie mrozoodchronnej conajmniej E2=80MPa.
- zwiększenie można uznać za prawidłowe jeśli spełniony zostanie warunek E2/E1< 2,2.
- 15cm Stabilizacja spoiwem hydraulicznym Rm min =1,5MPa
- W przypadku trudności z zastosowaniem stabilizacji na miejscu dopuszcza się zamiennie zastosowanie gruntu G-1 stabilizowane spoiwem hydraulicznym dowiezionym z wytwórni C0,4-0,5(>2 MPa)



Wydanie rysunku z kolejnym numerem wersji powoduje unieważnienie wszystkich wcześniejszych rysunków