

OPIS TECHNICZNY DO PROJEKTU WYKONAWCZEGO

1.0. Przekroje konstrukcyjne

Zaprojektowano następujące rodzaje konstrukcji nawierzchni:

KONSTRUKCJA JEZDNI:

- Warstwa ścieralna z AC 11S 50/70 jak dla KR3 - gr. średnio 4cm
- Istniejąca konstrukcja nawierzchni jezdni

KONSTRUKCJA POSZERZENIA NAWIERZCHNI JEZDNI:

- Warstwa ścieralna z AC 11S 50/70 jak dla KR3 - gr. średnio 4cm
- Warstwa wiążąca z AC 16W 35/50 jak dla KR3 - gr. 5cm
- Geosiatka
- Podbudowa z AC 22PW 35/50 jak dla KR3 - gr. 7cm
- Podbudowa górna z kruszywa kamiennego łamanego 0/31.5 stabilizowanego mechanicznie - gr. 8 cm,
- Podbudowa dolna z kruszywa kamiennego łamanego 0/63 stabilizowanego mechanicznie - gr. 12 cm
- Podbudowa pomocnicza z betonu C5/6 - gr. 20 cm
- Warstwa odcinająca z piasku średnioziarnistego - gr. 10 cm

KONSTRUKCJA CHODNIKA:

- Betonowa kostka brukowa koloru szarego z fazą - gr. 6cm
- Podsypka cementowo - piaskowa (1:4) - gr. 5cm
- Podbudowa z betonu C3/4 - gr. 10cm
- Warstwa odcinająca z piasku średnioziarnistego - gr. 10cm

KONSTRUKCJA ZJAZDU Z BETONOWEJ KOSTKI BRUKOWEJ:

- Betonowa kostka brukowa (kolorowa) z fazą - gr. 8cm
- Podsypka cementowo - piaskowa (1:4) - gr. 5cm
- Podbudowa z betonu C12/15 - gr. 20cm
- Warstwa odcinająca z piasku średnioziarnistego - gr. 10cm

KONSTRUKCJA ZJAZDU Z BETONU ASFALTOWEGO:

- Warstwa ścieralna z AC 11S 50/70 jak dla KR3 - gr. 5 cm
- Podbudowa z kruszywa kamiennego łamanego 0/31.5 mm stabilizowanego mechanicznie - gr. 20 cm
- Podbudowa pomocnicza z betonu C12/15 - gr. 10 cm
- Warstwa odcinająca z piasku średnioziarnistego - gr. 10 cm

KONSTRUKCJA ZATOKI AUTOBUSOWEJ:

- Betonowa kostka brukowa (kolorowa) z fazą - gr. 8cm
- Podsyпка cementowo - piaskowa (1:4) - gr. 5cm
- Podbudowa z betonu C16/20 - gr. 24cm
- Podbudowa pomocnicza z betonu C5/6 - gr. 15 cm
- Warstwa odcinająca z piasku średnioziarnistego - gr. 10cm

Uwaga: minimalna wartość wskaźnika zagęszczenia podłoża (I_s) dla warstwy odcinającej z piasku średnioziarnistego wynosi 1,0.

2.0. Przekroje normalne

Jezdnia:

- jezdnia: jednojezdniowa, dwupasowa, dwukierunkowa
- szerokość jezdni - 6,00m
- szerokość pasa ruchu 3,00m
- nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego
- pochylenie poprzeczne jezdni na odcinku prostym daszkowe 2%
- pochylenie poprzeczne jezdni na łukach dostosowane do istniejących spadków poprzecznych

Chodniki:

- szerokość chodników - 2,00m
- pochylenie poprzeczne jednostronne 2%
- nawierzchni chodników z betonowej kostki brukowej koloru szarego z fazą
- zlokalizowany bezpośrednio przy krawędzi jezdni
- obramowanie obrzeże betonowe chodnikowe o wymiarach 8x30x100 cm na ławie z betonu C8/10

Zjazdy:

- szerokość pojedynczego wg istniejącego zagospodarowania terenu
- nawierzchnia zjazdów z betonowej kostki brukowej (kolorowa) z fazą oraz z betonu asfaltowego
- spadek jednostronny zgodny z pochyleniem podłużnym istniejącej jezdni
- obramowanie krawężnikiem betonowy drogowym 15x22x100 cm na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 oraz opornikiem betonowym 12x25x100 cm na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15

3.0. Usytuowanie drogi w planie

Usytuowanie projektowanych elementów jezdni w planie przedstawiono na części rysunkowej projektu zagospodarowania terenu.

4.0. Rozwiązania wysokościowe

Niweletę należy nawiązać wysokościowo do istniejącej krawędzi jezdni, a spadek poprzeczny na odcinku prostym wykonać 2%, na łuku poziomym dostosować do istniejącego spadku poprzecznego jezdni.

Wysokości dla projektowanej nawierzchni wyznaczyć w oparciu o:

- przekroje konstrukcyjne
- szczegóły konstrukcyjne
- punkty stałe niwelety (istniejące rzędne nawierzchni, krawędź istniejącej nawierzchni drogi z betonu asfaltowego). Wykaz pochyłeń wykazano w stopce tabeli rysunku profile podłużne. Wykaz elementów trasy w planie wykazano na projekcie zagospodarowania terenu oraz w stopce tabeli rysunku profile podłużne.

5.0. Droga w przekroju poprzecznym

Projektowane elementy posiadać będą przekrój poprzeczny zmienny zgodny z częścią rysunkową projektu zagospodarowania terenu oraz przekrojami konstrukcyjnymi.

6.0. Odwodnienie

Zakres prac nie obejmuje robót związanych z wykonaniem odwodnienia drogi. Wody opadowe oraz roztopowe pochodzące z powierzchni jezdni zostaną przejęte przez istniejące rowy przydrożne które to należy odmulić i wyprofilować.

Roboty związane z odwodnieniem w miejscu projektowanych chodników obejmują wykonanie wpustów wodościekowych wraz z odprowadzeniem przykanalikami wód do istniejących rowów przydrożnychowymi. Zaprojektowano przykanaliki z rur kanałowych PVC-U Ø 200 SN8 łączonych na kielichy i uszczelkę gumową. Studzienki ściekowe uliczne betonowe prefabrykowane z betonu C35/45 o Ø 500 z osadnikiem bez syfonu wraz z kratą jezdniową D400. Wszystkie studnie i wpusty, ich rzędne i lokalizacje należy dopasować do projektowanego zagospodarowania terenu. Rury układać na podsypce piaskowej gr. 15 cm uformowanej na kąt 90°. W przypadku obsypki kanałów wykonanych z PVC-U obsypkę prowadzić do uzyskania warstwy gr. min 30 cm powyżej wierzchu rury. Przed przystąpieniem do robót w miejscach kolizji projektowanych urządzeń podziemnych z istniejącym, bądź też w ich sąsiedztwie, urządzenia te należy odszukać i wytyczyć w terenie za pomocą ręcznych przekopów próbnych i odpowiednio je zabezpieczyć. Wszystkie stosowane materiały winny mieć deklaracje zgodności i aprobaty techniczne. Wobec dużej różnorodności materiałów izolacyjnych, uszczelniających i armatury instalacyjnej na rynku dopuszcza się zastosowanie przez Wykonawcę robót innych materiałów równorzędnych posiadających atest i aprobaty techniczne. Szczegóły nie ujęte w niniejszym projekcie związane z wykonawstwem należy realizować zgodnie z instrukcjami wykonania i stosowania, warunkami technicznymi, obowiązującymi normami technicznymi oraz wymaganiami producentów materiałów.

7.0. Roboty ziemne

Roboty ziemne będą polegać na wykonaniu wykopu pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni oraz odwodnienie. Roboty ziemne sprowadzają się do korytowania na głębokość zaprojektowanych nawierzchni i wywozu urobku na odkład. W przypadku wystąpienia na spodzie warstw konstrukcyjnych nawierzchni gruntu niekontrolowanego (gruz, złom i humus) uniemożliwiającego prawidłowe zagęszczenie podłoża, należy grunt usunąć i dotrzeć do warstwy jednnorodnej gruntu rodzimego. Podłoże należy wyprofilować zgodnie z projektowanymi spadkami oraz zagęścić. Wykopy należy realizować sposobem mechanicznym koparkami (poza miejscami istniejących urządzeń nad i podziemnych) i ręcznym w obrębie tych urządzeń. Transport gruntu samochodami samowyladowczymi. Dno wykopów (koryt), należy wykonać zgodnie ze spadkiem poprzecznym i podłużnym projektowanych elementów, a podłoże należy wyprofilować i zagęścić sprzętem

mechanicznym wibracyjnym (walce, zagęszczarki, itp.) z uzyskaniem wymaganego wskaźnika zagęszczenia:

Minimalne wartości wskaźnika zagęszczenia podłoża (I_s)

Strefa korpusu	Minimalna wartość I_s dla:	
	Innych dróg	
	Ruch ciężki i bardzo ciężki	Ruch mniejszy od ciężkiego
Górna warstwa o grubości 20 cm	1,00	1,00
Na głębokości od 20 do 50 cm od powierzchni podłoża	1,00	0,97

8.0. Rozbiórki

W wyniku planowanych prac zachodzi konieczność rozbiórki nawierzchni istniejących zjazdów, chodników oraz nawierzchni jezdni w miejscu projektowanego poszerzenia jezdni, wykonania przepustów i elementów odwodnienia. Ponadto rozbiórce podlegają przepustu pod jezdnią i zjazdami, elementy odwodnienia (wpusty wodościekowe, przykanaliki, studnie rewizyjne) oraz krawężniki i obrzeża betonowe.

9.0. Tereny zielone

Tereny zieleni należy oczyścić z pozostałości po wykonaniu poszerzenia jezdni, uzupełnić gruntem rodzimym z nadaniem im odpowiednich spadków poprzecznych dostosowanych do ukształtowania terenu.

OPRACOWAŁ: