

TEMAT:

Przebudowa drogi gminnej – ul. Wspólna w miejscowości
Panki, gmina Panki.

STADIUM:

DOKUMENTACJA TECHNICZNA

INWESTOR:

Gmina Panki
ul. Tysiąclecia 5
42-140 Panki

PROJEKTANT: inż. Ryszard Sidorowicz
upr. nr SLK/0096/PWOK/03

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot inwestycji
2. Istniejące zagospodarowanie terenu
3. Projektowane zagospodarowanie terenu
4. Rozwiązania wysokościowe
5. Rozwiązania konstrukcyjne

CZĘŚĆ GRAFICZNA

	Orientacja	1:10000
Rys. 1	Plan sytuacyjny	1:500
Rys. 2	Profil	1:50/500
Rys. 3	Przekroje konstrukcyjne	1:50
Rys. 4	Rysunek typowy przepustu drogowego	1:25

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

1 PRZEDMIOT INWESTYCJI

Opracowanie niniejsze obejmuje przebudowę drogi gminnej będącej ul. Wspólną w miejscowości Panki, gm. Panki, woj. śląskie.

Podstawą do opracowaniu projektu były:

- Mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1: 500
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016r poz. 124).

Merytoryczną podstawę opracowania projektowego stanowią aktualne przepisy i normy techniczne oraz akty normatywne obowiązujące w zakresie opracowania i realizacji przedmiotowej inwestycji.

2 ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Istniejąca droga posiada nawierzchnię gruntową utwardzoną kruszywem o szerokości od ok. 3,0 do 5,0 m. Ulica nie posiadają obramowania. Odwodnienie realizowane jest powierzchniowo.

W granicach opracowania występują następujące urządzenia infrastruktury podziemnej:

- wodociąg;
- sieć elektroenergetyczna (podziemna oraz napowietrzna);
- sieć telekomunikacyjna.

3 PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Początek opracowania ul. Wspólnej przyjęto w km 0+000,00 na krawędzi ul. Zielonej. Koniec opracowania na skrzyżowaniu z drogą gminną w km 0+455,62. Trasę jezdni wyznaczają punkty A1-A6, które to określono współrzędnymi geodezyjnymi (w układzie globalnym) podanymi na planie zagospodarowania terenu. Projekt przewiduje wykonanie jezdni szerokości 5,0m o nawierzchni z betonu asfaltowego. Na odc. km 0+000,00 ÷ 0+219,93 wzdłuż krawędzi drogi zaprojektowano obustronne pobocza gruntowe szer. 0,75m.

Na odc. km 0+219,93 ÷ 0+265,06 z jednej strony występuje pobocze gruntowe, z

drugiej przykrawężnikowy chodnik o szer. 2,0m.

Na dalszym odcinku drogi zaprojektowano obustronnie chodniki przykrawężnikowe o szer. 2,0m, a jezdnię ograniczono obustronnie krawężnikiem.

Zjazdy do posesji projektowane są w nawiązaniu do szerokości wjazdów na posesje. Zjazdy ograniczyć krawężnikiem w świetle 0cm. Na odcinku o profilu ulicznym, przecięcie krawędzi jezdni drogi oraz jezdni zjazdów wykonano za pomocą skosów 1:1 o wymiarach 2,0x2,0m.

Z uwagi na powierzchniowe odprowadzanie wód opadowych, przy krawężnikach po wschodniej stronie drogi należy wykonać obniżony o 2cm ściek z 2 rzędów kostki betonowej.

Pod poboczami planuje się wykonanie drenażu francuskiego mającego na celu odprowadzenie wód w kierunku istniejących przepustów drogowych.

Opracowanie niniejsze nie obejmuje przebudowę mostu leżącego w ciągu projektowanej ul. Wspólnej w km 0+153,74 – 0+168,75. W ramach odrębnego opracowania projektuje się rozbiórkę istniejącego oraz budowę nowego mostu o nośności obiektu inżynierskiego odpowiadającego klasie A.

Znajdujący się w km 0+085,58 przepust drogowy należy przebudować stosując nowe rury przepustowe, betonowe o śr. 600mm o całkowitej długości 6,5m. Rury przepustu zastabilizować w gruncie montując prefabrykowane, betonowe ściany czołowe.

Znajdujący się w km 0+214,31 przepust drogowy należy przebudować stosując nowe rury przepustowe, betonowe o śr. 400mm o całkowitej długości 7,5m. Rury przepustu zastabilizować w gruncie montując prefabrykowane, betonowe ściany czołowe.

4 ROZWIĄZANIA WYSOKOŚCIOWE

Nie przewiduje się znaczących zmian wysokościowych w stosunku do istniejącego terenu. Na odc. km 0+000,00 ÷ 0+219,93 nawierzchnia drogi o przekroju daszkowym (2%), na pozostałym odcinku spadek jednostronny, skierowany w stronę wschodnią, pobocza wykonać ze spadkiem 8%, natomiast chodniki wykonać z spadkiem poprzecznym 2% do krawędzi jezdni.

5 ROZWIĄZANIA KONSTRUKCYJNE

Chodnik:

- Kostka betonowa, gr. 8 cm;
- Podsyпка cementowo-piaskowa (1:4), gr. 3 cm;
- Podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie – 15 cm;
- Warstwa odsączająca z pospółki – 10 cm.

Zjazdy:

- Kostka betonowa, gr. 8 cm;
- Podsyпка cementowo-piaskowa (1:4) - gr. 3 cm;
- Podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie – 20 cm;
- Warstwa odsączająca z pospółki – 15 cm.

Droga:

- Warstwa ścieralna AC 11 S 50/70, gr. 4 cm;
- Warstwa wiążąca AC 11 W 50/70, gr. 4 cm;
- Podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie – 8 cm;
- Podbudowa z kruszywa łamanego 31,5/63 stabilizowanego mechanicznie – 12 cm;
- Warstwa odsączająca z pospółki – 15 cm.

Ścieki przykrawężnikowe:

- Kostka betonowa, gr. 8 cm;
- Podsyпка cementowo-piaskowa (1:4) - gr. 3 cm;
- Podbudowa betonowa (beton C12/15) – gr. 22 cm.

Od strony jezdni chodnik ograniczyć krawężnikiem betonowym 15x30cm ułożonym na ławie betonowej z oporem w świetle 12cm, natomiast od strony zieleni chodnik należy obramować obrzeżem betonowym 8x30cm ułożonym na ławie betonowej. Przy zjazdach na odcinku o przekroju ulicznym (km 0+219,93 – 0+455,62) ustawić krawężnik betonowy 15x22cm ułożony na ławie betonowej z oporem w świetle 4cm. Pozostałe krawędzie zjazdów ograniczyć krawężnikiem betonowym 15x22cm ułożonym na ławie betonowej z oporem w świetle 0cm. Tak samo wykonać najazdy na zjazdy w km 0+000,00 – 0+219,93.
