

DOKUMENTACJA TECHNICZNA

Nazwa obiektu: „Przebudowa drogi gminnej - ul. 3 Maja w miejscowości Panki, gmina Panki.”

Branża: Drogowa

Lokalizacja: Ul. 3 Maja, Panki, gm. Panki

Inwestor: Gmina Panki
Ul. Tysiąclecia 5
42-140 Panki

PROJEKTANT: inż. Ryszard SIDOROWICZ
Nr uprawnień: SLK/0096/PWOK/03

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

CZĘŚĆ OPISOWA

Opis techniczny	
1.Przedmiot inwestycji	
2.Rozwiązania sytuacyjne	
3.Rozwiązania wysokościowe	
4.Odwodnienie.....	
5.Rozwiązania konstrukcyjne.....	

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

	Mapa orientacyjna.	1:10000
Rys. 1	Projekt zagospodarowania terenu.	1:500
Rys. 2.1	Profile podłużne cz.I.	1:50/5000
Rys. 2.2	Profile podłużne cz.II.	1:50/5000
Rys. 3	Przekroje konstrukcyjne.....	1:50
Rys. 4	Studzienka rewizyjna ϕ 1500.	1:25
Rys. 5	Studzienka rewizyjna ϕ 1000.	1:25
Rys. 6	Studzienka ściekowa.	1:20
Rys. 7	Krata krawężnikowo-jezdniowa wpustu.	1:50
Rys. 8	Przekrój przez wykop.....	1:50

OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot inwestycji

Opracowanie niniejsze obejmuje przebudowę drogi gminnej – ul. 3 Maja w miejscowości Panki (Gmina Panki).

Zakres opracowania obejmuje:

- wykonanie nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego AC;
- wykonanie nawierzchni zjazdów i chodników oraz zatoki z kostki betonowej;
- wykonanie pobocza z kruszywa kamiennego,
- remont przepustu pod koroną drogi;
- wykonanie odwodnienia w postaci rowu krytego z rur PVC 315/9,2;
- wykonanie rowu chłonno-odparowującego

Podstawą do opracowania projektu były:

- Mapa zasadnicza 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).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 12.04.2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 75 poz. 690)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 07.04.2004 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 109 poz. 1156)
- Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych IBDiM – Warszawa 1997 r.

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

2. Rozwiązania sytuacyjne

2.1. STAN ISTNIEJĄCY:

Istniejąca jezdnia ulicy 3 Maja posiada nawierzchnię szerokości ok. 4,5 do 5,0 m utwardzoną kruszywem. Po północno-zachodniej stronie drogi zlokalizowany jest przydrożny rów.

Pod koroną ul. 3 Maja przebiega przepust, który znajduje się w ciągu rowu przydrożnego przy ul. Powstańców Śląskich. Stan techniczny oraz niewystarczająca długość przewodu kwalifikuje go do remontu obejmującego wymianę przewodu i ścianek czołowych.

Istniejące uzbrojenie terenu stanowią:

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

2.2. STAN PROJEKTOWANY:

Projektowana droga posiada klasę techniczną D. Szerokość pasa drogowego ul. 3 Maja wynosi od ok. 10,7 m do ok. 17,2 m.

Początek opracowania ul. 3 Maja przyjęto w km 0+000,00 na skrzyżowaniu z krawędzią jezdni drogi powiatowej. Koniec opracowania w km 0+441,13. Na końcu ulicy zaprojektowano plac manewrowy do zawracania.

Punkty charakterystyczne do wytyczenia obiektu (A1 – A11) określono współrzędnymi geodezyjnymi (w układzie globalnym) podanymi na planie zagospodarowania terenu.

Projekt przewiduje wykonanie jezdni szerokości 5,0m o nawierzchni z betonu asfaltowego. Wzdłuż głównego ciągu (A1 – A8) projektuje się obustronny chodnik szerokości 2,0m. Na drogach bocznych, dochodzących do ciągu głównego projektuje się chodniki jednostronne szerokości 2,0 zlokalizowane po północno-wschodniej stronie jezdni. Po przeciwnej stronie jezdni dróg bocznych projektuje się pobocze gruntowe na szerokość 0,75m. Za poboczem planuje się wykonanie rowów chłonno-odparowujących na szerokość 1,20m. Zjazdy do posesji projektowane są z nawiązaniem do warunków lokalnych (szerokość jezdni zjazdu). Przecięcie krawędzi jezdni drogi oraz jezdni zjazdów wykonano za pomocą skosów 1:1 o wymiarach 2,0x2,0m. Na przecięciu krawędzi jezdni drogi oraz jezdni zjazdów publicznych należy zastosować łuki kołowe – promienie zgodne z planem zagospodarowania terenu. Dodatkowo w obrębie skrzyżowania z drogą powiatową projektuje się zatokę autobusową o nawierzchni z kostki betonowej. Za zatoką zlokalizowane zostanie przejście dla pieszych szerokości 4,0m.

3. Rozwiązania wysokościowe

Projektując niweletę założono, iż celowe jest utrzymanie istniejących spadków podłużnych z dostosowaniem ich do wartości normatywnych. Projektowana niweleta

zostanie obniżona w stosunku do stanu istniejącego o maksymalnie 10 cm – rozwiązanie przyjęto ze względu na projektowane chodniki, które będą wyniesione względem drogi. Obniżenie niwelety pozwoli utrzymać dotychczasowe spadki zjazdów do posesji. Projektowana niweleta ul. 3 Maja dowiązana jest do istniejącej rzędnej krawędzi jezdni drogi powiatowej na początku opracowania

4. Odwodnienie

Wody opadowe odprowadzane będą zgodnie ze spadkami poprzecznymi i podłużnymi poprzez projektowane wpusty w1 do w7 do projektowanego rowu krytego wykonanego z rur PVC 315/9,2 który zostanie włączony za pośrednictwem projektowanej studni rewizyjnej do przepustu drogowego zlokalizowanego w obrębie skrzyżowania z drogą powiatową Spadki projektowanego rowu krytego wg Rys.2.1 – Profile podłużne cz I.

Studzienki ściekowe pod wpustami należy wykonać z kręgów betonowych o średnicy wewnętrznej 50 cm, z osadnikiem z elementów prefabrykowanych i żeliwną kratą wpustową typu krawężnikowo jezdniowego. Włazy studzienne i kraty wpustowe typu „zatraskowego”.

Studzienki rewizyjne D1 do D7 projektuje się jako żelbetowe ϕ 1,0 m, natomiast studnie na przepuście projektuje się jako żelbetową ϕ 1,5 m. Wszystkie studnie należy wykonać z włazem typu ciężkiego.

Remont przepustu obejmuje wymianę przewodu na rurę żelbetową \emptyset 500 układaną na ławie z pospółki o grubości 20 cm oraz montaż prefabrykowanych żelbetowych ścianek czołowych na wlocie oraz wylocie przepustów. Rzędne wlotu i wylotu przepustu dostosować do warunków lokalnych (bez zmian względem stanu istniejącego). Skarpy oraz dno rowów na wlocie i wylocie przepustu należy umocnić przy pomocy betonowych płyt ażurowych typu MEBA 8. Umocnienie wykonać na długości 2,0 m.

5. Rozwiązania konstrukcyjne

- Jezdnia (konstrukcja KR1)
 - warstwa ścieralna: AC 11 S 50/70 - 4cm
 - warstwa wiążąca AC 16 W 50/70 - 4cm
 - podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie - 8cm
 - podbudowa z kruszywa łamanego 31,5/63 stabilizowanego mechanicznie - 12cm

- warstwa odsączająca z pospółki - 15cm.

Obramowanie jezdni należy wykonać przy pomocy krawężników betonowych najazdowych 15x22 oraz 15x30 cm posadowionych na ławach betonowych (C12/15) z oporem.

- Chodniki

- betonowa kostka brukowa - 8cm

- podsypka cemenowo-piaskowa - 3cm

- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie - 15cm

(dopuszcza się wykorzystanie kruszywa pozyskanego z rozbiórki istn. nawierzchni)

- warstwa odsączająca z pospółki - 10cm

Od strony zieleni obramowanie chodników należy wykonać za pomocą obrzeża betonowego (8x30) cm na ławie betonowej C12/15 z oporem.

- Zatoka autobusowa

- kostka betonowa - 8cm

- podsypka cementowo-piaskowa (1:4) - 3cm

- podbudowa, beton cementowy klasy C16/20 - 22cm

- warstwa odsączająca, pospółka - 15cm.

- Zjazdy

- betonowa kostka brukowa - 8cm

- podsypka cemenowo-piaskowa - 3cm

- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie - 20cm

- warstwa odsączająca z pospółki - 15cm

Obramowanie zjazdów należy wykonać przy pomocy krawężników betonowych najazdowych (15x22) cm posadowionych na ławach betonowych (C12/15) z oporem – światło 0 cm.