PROJEKT ARCHIEKTONICZNO BUDOWLANY

ZESTAWIENIE ZAWARTOŚCI

Część opisowa

1. Opis techniczny
2. Część obliczeniowa

Część rysunkowa

3. Profil podłużny – rys. nr 3
4. Przekroje poprzeczne – rys. nr 4
5. Szczegóły konstrukcyjne – rys. nr 5

1. Technologia wzmocnienia nawierzchni

Zgodnie z uzgodnieniami Gminą Masłów konstrukcję jezdni przewidziano dla obciążenia ruchem KR-2 podłoża gruntowego G1. Przyjęta technologia zakłada:

- Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego gr. 4cm
- Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego gr. 8cm
- Podbudowa zasadnicza z mieszanki MCE grubości 15 cm
- Warstwa mrozoochronna z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym $C_{1,5/2,0}$ ≤4,0 MPa gr. 20 cm

Nawierzchnia jezdni od strony projektowanego chodnika ograniczona krawężnikiem betonowym 15x30x100cm ustawionym na posypce cementowo – piaskowej grubości 5 cm i ławie betonowej z oporem 15x30x30 cm, światło krawężnika wynosi 12cm. Od strony pobocza umocnionego kruszywem nawierzchnię jezdni ograniczono opornikiem betonowym 12x25x100cm ustawionym na posypce cementowo – piaskowej grubości 5 cm i ławie betonowej z oporem 15x32x30 cm wtopionym do wysokości krawędzi jezdni.

2. Rozwiązanie wysokościowe

Profil podłużny drogi założono w oparciu o przekroje poprzeczne istniejącej drogi.

Założone spadki spełniają warunki normatywne.

Profil podłużny przebudowywanej drogi przedstawiono na rys. nr 3 „Profil Podłużny".

3. Chodniki

Konstrukcja chodników przedstawią się następująco:

- nawierzchnia kostka betonowa grubości 8 cm
- podsypka cementowo – piaskowa grubości 3 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grubości 10cm
- warstwa z piasku stabilizowanego cementem Rm=1.5 MPa grubości 10 cm

Szczegóły konstrukcyjne przedstawiono na rys. nr 5 „Szczegóły konstrukcyjne".

4. Zjazdy na posesje

Konstrukcja zjazdów na posesje przedstawia się następująco:

- nawierzchnia kostka betonowa gr. 8 cm
- podsypka cementowo – piaskowa gr. 3 cm

- podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 20cm
- warstwa z piasku stabilizowanego cementem Rm=2.5 MPa gr. 15 cm

4. Odwodnienie

Odprowadzenie wód opadowych z powierzchni jezdni i chodnika projektuje się poprzez nadanie spadków podłużnych i poprzecznych sprowadzając wodę do krawędzi jezdni, a następnie do istniejących rowów drogowych.

Na odcinku od km 0+759,88 do km 0+841,21 projektowany rów drogowy będzie pełnił rolę rowu chłonnego, co umożliwia zaleganie poniżej piasków średnich i drobnych. Na pozostałych odcinkach istniejące rowy drogowe umożliwiają spływ wód opadowych do odbiornika.

W miejscach, gdzie występują żelbetowe koryta ściekowe typ krakowski, przestrzeń pomiędzy poboczem, a istniejącym ściekiem typ krakowski należy umocnić żelbetowymi elementami ażurowymi. Rowy drogowe na całej długości umocnione są betonowymi elementami ażurowymi.

5. Uwagi końcowe

1. Roboty ziemne w bezpośredniej bliskości istniejącego uzbrojenia **wykonać ręcznie**, z zachowaniem szczególnej ostrożności i pod nadzorem pracownika użytkownika sieci.
2. Całość robót należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami branżowymi i BHP.

Projektował:

mgr inż. Sebastian Zatorski

nr upr. SWK/0143/POOD/09