

PROJEKT ARCHITEKTONICZNO 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 G4. Przyjęta technologia zakłada sfrezowanie istniejącej nawierzchni bitumicznej do przekroju poprzecznego.

- Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego gr. 4cm
- Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego gr. 8cm
- Geosiatka do wzmocnienia nawierzchni bitumicznych
- Warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego grubości zmiennej wg tabeli wyrównań

Poszerzenie istniejącej nawierzchni wg przekroji poprzecznych:

- Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego gr. 4cm
- Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego gr. 8cm
- Geosiatka do wzmocnienia nawierzchni bitumicznych
- Warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego grubości zmiennej wg tabeli wyrównań
- Podbudowa z chudego betonu (beton C 8/10) gr. 20 cm
- Warstwa mrozoochronna z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym C1,5/2,0 \leq 4,0 MPa gr. 30 cm

Nawierzchnia jezdni ograniczona opornikiem betonowym 12x25x100cm ustawionym na posypce cementowo – piaskowej grubości 5 cm i ławie betonowej z oporem 15x32x30 cm. Pobocza obustronnie umocnione kruszywem 0 - 33 mm grubości 15 cm.

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. Zjazdy na posesje

Konstrukcja zjazdów na posesje przedstawia się następująco:

- warstwa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 8 cm
- warstwa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 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 projektowanych rowów drogowych i koryt ściekowych.

Pod zjazdami na posesję projektuje się koryta żelbetowe z pokrywą, przy istniejących przepustach projektuje się wykonie ścianek czołowych.

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