

Zawartość teczki

1. Opis techniczny

2. Część rysunkowa – przekroje konstrukcyjne

Rys. nr 1 Przekrój konstrukcyjny - Nawierzchnia z płyt drogowych żelbetowych pełnych

1:50

OPIS TECHNICZNY
do projektu wykonawczego branży drogowej
„Wykonanie dróg tymczasowych na terenie gminy Dobra z płyt drogowych żelbetowych
pełnych”

1. Inwestor

Urząd Gminy Dobra
ul. Szczecińska 16A
72 – 003 Dobra

2. Materiały wyjściowe:

- Obowiązujące przepisy inwestycyjno – projektowe.

3. Cel opracowania

Celem opracowania jest wykonanie projektu konstrukcji dróg tymczasowych szerokości 6,0 m z płyt drogowych żelbetowych pełnych o wymiarach 300x150x15 cm na drogach z istniejącą podbudową.

4. Wykonanie nawierzchni z płyt drogowych betonowych pełnych

A. Przygotowanie podłoża gruntowego

- Na trasie drogi należy usunąć grunt humusowy.
- Teren pod drogą należy wyrównać zgodnie z założoną niweletą z jednoczesnym usunięciem kamieni, korzeni, etc.
- W przypadku występowania gruntów przepuszczalnych, niewysadzinowych (żwiry, piaski grubo i średnioziarniste), takie podłoże należy tylko wyprofilować w kierunku poprzecznym i podłużnym oraz maksymalnie zagęścić i już nadaje się do układania nawierzchni z płyt drogowych.
- W przypadku występowania gruntów nieprzepuszczalnych lub wysadzinowych (pyły, gliny, lessy, gliny piaszczyste) dodatkowo, w uformowanym korycie drogowym, należy wykonać podbudowę zgodnie z przyjętą grubością.
- W przypadku występowania gruntów o małej nośności (np. torfy), należy je zastabilizować lub wymienić.
- W przypadku układania płyt na drodze z wykonaną podbudową, należy podbudowę jeśli to konieczne, doprowadzić do właściwych parametrów geometrycznych i fizycznych przez uzupełnienie kruszywem łamanym 0/31,5 mm stabilizowanym mechanicznie o wymaganą grubość.
- W pewnych warunkach miejscowych nie jest konieczne układanie płyt na podsypce cementowo – piaskowej, wtedy płyty należy układać na podsypce piaskowej lub bez podsypki.

B. Układanie płyt

- Układanie nawierzchni z płyt drogowych najlepiej jest przeprowadzić bezpośrednio z samochodu (montaż "z kół"), przy pomocy żurawi samochodowych lub samojezdnych,

wyposażonych w zawieszki czterohakowe mocowane do uchwytów montażowych osadzonych w płytach.

- Płyty należy układać w taki sposób, aby przylegały do podłoża całą swoją powierzchnią.
- Szczeliny powstałe między sąsiednimi płytami należy wypełnić piaskiem. Szerokość tych spoin oraz różnica poziomów sąsiadujących krawędzi płyt nie może być większa niż 10 mm.
- Płyty należy układać ze spadkiem poprzecznym 2% (daszkowym lub jednostronnym) w zależności od warunków terenowych i geometrycznych drogi.
- Po obu stronach drogi oraz przy krawędziach zjazdów drogi należy wykonać pobocze z gruntu rodzimego o szerokości min. 0,5 m ze spadkiem poprzecznym min. 4% w kierunku na zewnątrz, tak aby zapewnić spływ powierzchniowych wód opadowych.
- Pobocza gruntowe na szerokości min. 0,5 m należy zagęścić

C. Konserwacja nawierzchni

- niedopuszczanie do przekraczania maksymalnych dopuszczalnych obciążeń płyt drogowych;
- usuwanie zanieczyszczeń;
- wymiana zniszczonych lub uszkodzonych płyt;
- bieżąca naprawa zapadniętych odcinków drogi (poprzez zdjęcie płyt, uzupełnienie i zagęszczenie podłoża i ponowne ułożenie płyt);

Należy pamiętać, że trwałość drogi z prefabrykowanych płyt drogowych, jak również procent odzyskiwania prefabrykatów uzależnione są w znacznej mierze od właściwego przygotowania podłoża gruntowego oraz od właściwej i systematycznej konserwacji nawierzchni.

5. Konstrukcja

15 cm	płyta drogowa żelbetowa pełna 300x150 cm;
5 cm	podsypka cementowo – piaskowa 1:4;
10 cm	kruszywo łamane #0/31,5 mm stabilizowane mechanicznie – uzupełnienie istniejącej podbudowy – średnia grubość
-	istniejąca podbudowa;
- _____	grunt rodzimy doprowadzony do grupy nośności g1
30 cm	

6. Roboty ziemne

Roboty ziemne należy wykonać zgodnie z normą PN-S-02205:1998 *Drogi samochodowe, Roboty ziemne, Wymagania i badania*. W miejscach gdzie znajduje się uzbrojenie podziemne, roboty ziemne należy wykonywać ręcznie z zachowaniem szczególnej ostrożności. Wskaźnik zagęszczenia I_s powinien wynosić 1,00 dla części korpusu drogowego pozostającego w warstwach konstrukcyjnych. Grunt pod zaprojektowaną konstrukcją musi być klasy G1, jeśli nie jest to należy go do tej klasy doprowadzić zgodnie z Dz. U. Nr 43 poz. 430 *Warunki techniczne jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie*.

Opracowała:
Lucyna Kaczyńska