

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I CZĘŚĆ OPISOWA

II RYSUNKI

RZUT POZIOMY	RYS NR 1
PRZEKRÓJ PODŁUŻNY I POPRZECZNY WIDOK WLOTU I WYLOTU	RYS NR 2
RYSUNEK GABARYTOWY GŁOWICY WLOTU	RYS NR 3
ZBROJENIE GZYMSU GŁOWICY WLOTU	RYS NR 4

CZĘŚĆ OPISOWA

DO PROJEKTU WYKONAWCZEGO REMONTU PRZEPUSTU

W KM 2+537.78 (37+047.78)

W CIĄGU DK-81 W ŻORACH

1. PRZEDMIOT INWESTYCJI. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA.

Inwestycja obejmuje remont obu jezdni drogi krajowej nr 81 na terenie miasta Żory. Celem opracowania było wykonanie projektu budowlanego przepustów pod DK-81. Na odcinku objętym opracowaniem znajduje się obecnie siedem przepustów, z czego trzy przewidziane są do remontu, a pozostałe cztery do przebudowy. Z przebudowywanych przepustów wszystkie zastąpione zostaną przepustami rurowymi jednootworowymi $\varnothing 1200$ mm.

Na całym odcinku, do budowy nowych przepustów zastosowano prefabrykaty rurowe $\varnothing 1200$ - żelbetowe, podwójnie zbrojone rury kielichowe WIPRO. W przepustach remontowanych, gdzie jedynie ich część podlega przebudowie, zastosowano prefabrykaty rurowe - żelbetowe, podwójnie zbrojone rury kielichowe WIPRO o średnicy dostosowanej do istniejącej średnicy przepustu.

Projekt technologii wykonania robót, obejmujący zabezpieczenie ciągłości ruchu na jednej jezdni DK-81 oraz sposób przeprowadzenia wód cieków (tam gdzie występuje ciek) w czasie rozbiórki istniejących i budowy nowych przepustów będzie przedmiotem odrębnego opracowania, którego wykonanie spoczywa na Wykonawcy robót.

2. INWESTOR

Inwestorem przebudowy i wzmocnienia nawierzchni odcinka DK-81 jest Gmina Miejska Żory, Al. Wojska Polskiego 25, 44-240 Żory.

3. OPIS ROZWIĄZAŃ KONSTRUKCYJNO-MATERIAŁOWYCH

3.1. Parametry geometryczne przepustu.

NUMER WEDŁUG PB	KILOMETR PROJ. OSI	KILOMETR DK 81	PROJEKTOWANE GABARYTY		UWAGI
			ŚWIATŁO PRZEPUSTU	DŁUGOŚĆ	
5	2+537.78	37+047.78	6.00×4.00 m	38.01 m	Remont istniejącego przepustu skrzynkowego

3.2. Remont przepustu

Remontowaną część przepustu należy przede wszystkim oczyścić z zalegającego w jego wnętrzu mułu. Części betonowe przepustu należy starannie oczyścić z porastających ją mchów i porostów a także z łuszczących się fragmentów betonu.

W tym celu należy usunąć spękaną otulinę zbrojenia, ewentualnie lokalnie głębiej, w razie stwierdzenia luźnego, spękanego betonu. Odslonięty beton i zbrojenie należy oczyścić strumieniowo przez piaskowanie. Odslonięte zbrojenie istniejące podlega zabezpieczeniu antykorozyjnemu materiałem CERINOL MK. Wypełnienie ubytków betonu (do poziomu obecnego lica słupów) należy przeprowadzić systemem naprawczym DEITERMANN 6.130 bez stosowania warstwy wyrównawczej (CERINOL OF).

Projektuje się wykonanie na wszystkich odsloniętych powierzchniach betonowych powłokowego zabezpieczenia powierzchniowego betonu systemem zabezpieczającym DEITERMANN:

- hydrofobizacja betonu środkiem DEITEROL-S,
- gruntowanie betonu preparatem EUROLAN-TG 1,
- zabezpieczenie powłoką ochronną EUROLAN-COLOR BL2.

3.3. Przebudowa gzymsu głowicy wlotu

Gzyms głowicy wlotowej podlega przebudowie. Rosnące w jego pobliżu drzewo spowodowało uszkodzenia gzymsu, które mogą ulec pogłębieniu podczas wycinki tego drzewa i karczowania jego pnia. Ponadto gzyms nosi ślady niskiej jakości wykonania. Beton jest ułożony warstwowo i ma wiele ubytków i raków.

Projektuje się rozbiórkę istniejącego gzymsu i wykonanie nowego o gabarytach zbliżonych do gabarytów istniejącego gzymsu. Gzyms wykonać należy z betonu B30 F150 W8 zbrojonego stalą 18G2-b. Dopuszcza się zastosowanie stali BSt500.

4. ETAPOWANIE I WARUNKI BUDOWY

Dla projektowanych robót nie ma potrzeby etapowania i zamykania ruchu na drodze DK 81. Prace we wnętrzu przepustu należy prowadzić przy niskim stanie wody w rzece.

Szczegółowy projekt rusztowań i przeprowadzenia wody będzie przedmiotem odrębnego projektu wykonawczego opracowanego przez Wykonawcę robót.

Wrocław, lipiec 2006.

Opracował:

mgr inż. Marek Kempski