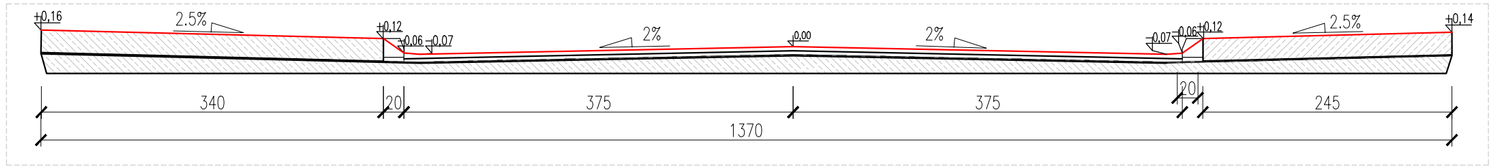
SZCZEGÓŁ DYLATACJI

SKALA 1:10 / 1:50 / 1:500

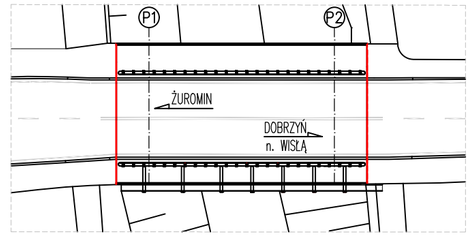
PRZEKRÓJ POPRZECZNY W OSI DYLATACJI

SKALA 1:50



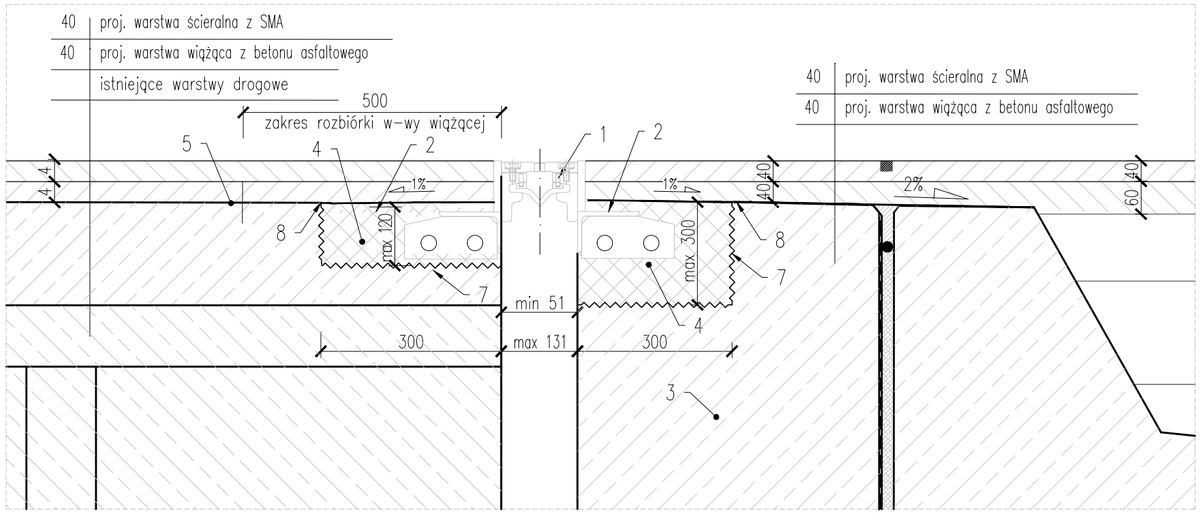
WIDOK Z GÓRY

SKALA 1:500



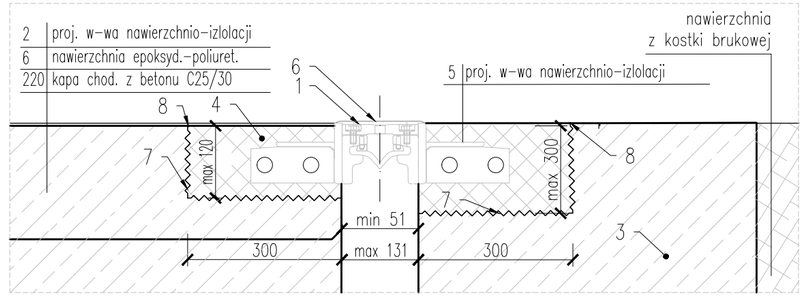
SZCZEGÓŁ DYLATACJI W OBRĘBIE JEZDNI

SKALA 1:10



SZCZEGÓŁ DYLATACJI W OBRĘBIE CHODNIKA

SKALA 1:10



Urządzenia dylatacyjne: Zaprojektowano montaż dylatacji jednomodułowej, szczelnej, z nakładkami wyciszającymi, kotwionej w konstrukcji o przesuwach modułu +/- 50 mm. Wielkość wnęki powinna być zgodna z zaleceniami producenta i zapewniać możliwość wymiany elementów eksploatacyjnych tj. elementy gumowe, w okresie użytkowania. Na obu przyczółkach zastosowano ten sam moduł dylatacji, należy wykonać dwie sztuki.

1. Należy przewidzieć montaż dylatacji metodą połówkową.
2. W przypadku dylatacji modułowych stosować wkładki neoprenowe o przekroju zamkniętym (typu karo). Dopuszcza się dylatacje modułowe kotwione jedynie poprzez zabetonowanie w konstrukcji płyty pomostu, kap chodnikowych oraz w ściankach zaplecznych przyczółków.
3. Dylatacje powinny przebiegać w sposób ciągły na całej szerokości pomostu, na wysokości wierzchniej warstwy nawierzchni jezdni oraz górnych powierzchni betonu kap chodnikowych.
4. W rejonie krawężników, kształt urządzenia dylatacyjnego powinien zostać dostosowany przez dospawanie stalowych blach krawężnikowych. Wyklucza się stosowanie w strefach krawężnikowych przykręcanych blach okrywających.
5. Do wypełnienia wnęk przewidzieć modyfikowaną, bezskurczową, konfekcjonowaną zaprawę o dużej płynności i wysokiej wytrzymałości końcowej, której skład oparty jest na cemencie, sortowanym kruszywie i specjalnych domieszkach.
6. Wymaga się, aby elementy metalowe urządzenia dylatacyjnego, co najmniej w strefach wystawionych na bezpośrednie działanie czynników atmosferycznych (dotyczy w szczególności górnych stref belek modułowych, ewentualnie stosowanych elementów wyciszających, blach ślizgowych oraz zabezpieczających przewidywanych w strefach chodnikowych, blach maskujących przerwy dylatacyjne w belkach gzymsowych), wykonane były ze stali nierdzewnej austenitycznej w gatunku co najmniej 1.4571 (wg PN-EN 10088-3) lub jej odpowiednika. Pozostałe elementy urządzenia (z wyjątkiem powierzchni stykających się z betonem), powinny być zabezpieczone antykorozyjnie co najmniej powłoką malarską min. gr. 250 µm. Ze względów technologicznych, dopuszcza się powłokę malarską również na powierzchniach elementów wykonanych ze stali nierdzewnej.
7. Styki profili stalowych dylatacji modułowych z nawierzchnią strefy przejazdowej wykonaną z asfaltu lanego należy uszczelnić elastyczną, termoplastyczną, asfaltowo-kauczukową masą zalewową stosowaną na gorąco. Styki profili stalowych dylatacji modułowych z nawierzchnią strefy przejazdowej wykonaną z mieszanek asfaltowych innych niż asfalt lany, należy uszczelnić stosując opaski przejściowe o szerokości nie mniejszej niż 100 mm i grubości odpowiadającej grubości całkowitej warstw nawierzchniowych, wykonane z betonu polimerowego właściwego dla polimerowych przekryć dylatacyjnych (zalecane) lub mieszanki bitumiczno-kruszywowej właściwej dla bitumicznych przekryć dylatacyjnych.
8. Wymaga się, aby górna powierzchnia zabezpieczenia antykorozyjnego poziomych blach zabezpieczających szczeliny dylatacyjne zlicowana była z górną powierzchnią nawierzchni chemoutwardzalnej wykonywanej w strefie kap.
9. Do zabezpieczenia szczelin dylatacyjnych w strefach gzymsowych stosować tzw. blachy maskujące. Stosowane blachy maskujące (gr. 3-4 mm i szerokości dostosowanej do szerokości urządzenia i nie mniejszej niż 15 cm) powinny być wykonane ze stali nierdzewnej austenitycznej w gatunku co najmniej 1.4571 (wg PN-EN 10088-3) lub jej odpowiednika i pomalowanie zestawem farb min. gr. 180µm.
10. Wymagane jest stosowanie poziomych blach zabezpieczających szczeliny dylatacyjne (dotyczy kap chodnikowych) nie dopuszcza się, aby blachy te oparte były bezpośrednio na nawierzchni chemoutwardzalnej. Do zabezpieczenia podłoża, po którym blachy zabezpieczające będą się przesuwać należy stosować zakotwione w kapach tzw. blachy ślizgowe wykonane ze stali nierdzewnej austenitycznej w gatunku co najmniej 1.4571(wg PN-EN 10088-3) lub jej odpowiednika. Grubość blach ślizgowych nie powinna być mniejsza niż 4 mm, natomiast szerokość powinna zostać dobrana do zakresu pracy dylatacji. Należy zastosować blachę antypoślizgową.

1. projektowane modułowe urządzenie dylatacyjne z nakładkami wyciszającymi o przesuwie ±50mm
2. projektowana izolacja
3. projektowany żelbetowy oczep, zbrojenie wg pozostałych rysunków
4. projektowane wypełnienie niszy dylatacyjnej
5. projektowana rozbiórka istniejących warstw drogowych w niezbędnym zakresie wraz z ich odtworzeniem po montażu dylatacji
6. projektowana blacha maskująca
7. linia kucia betonu
8. projektowana faza 0.5x0.5 cm

Na widoku z góry i przekroju poprzecznym wymiary podane w [cm], na rysunkach szczegółów w [mm]

UWAGI OGÓLNE:

1. Roboty budowlane należy prowadzić zgodnie z wymaganiami prawa budowlanego, zgodnie z warunkami prowadzenia i odbioru robót budowlano-montażowych oraz zgodnie z sztuką budowlaną, zachowując przepisy bezpieczeństwa pracy.
2. Po aktualizacji, rysunki z wcześniejszym indeksem tracą ważność.
3. Wszystkie materiały, urządzenia, elementy i technologie powinny posiadać przewidziane prawem i odpowiednimi przepisami dopuszczenia, atesty i certyfikaty.
4. Wszystkie zaproponowane przez Wykonawcę: materiały, urządzenia, elementy i technologie powinny spełniać wszystkie założone w projekcie parametry techniczne, estetyczne i formalno-prawne, a także przed skierowaniem do realizacji powinny uzyskać akceptację Generalnego Projektanta, Inspektorów Nadzoru i Inwestora.
5. Dopuszcza się zamianę materiałów lub producentów zaproponowanych w projekcie pozostawiając te same wartości techniczne i estetyczne. W wypadkach zmian materiałowych lub projektowych należy uzyskać zgodę Inwestora i Nadzoru Autorskiego.
6. Wszystkie wątpliwości oraz rozbieżności pomiędzy rysunkami skonsultować z Projektantem.

Projekt:	KURYŁOWICZ PROJECT ul. gen. J. Bema 5/11 82-200 Malbork		
Inwestor:	Zarząd Województwa Mazowieckiego ul. Jagiellońska 26 03-719 Warszawa		
Stadium:	PROJEKT WYKONAWCZY		
Zamierzenie budowlane: Przebudowa drogi w kilometrażu od KM 87+650 do KM 87+715 wraz z remontem mostu przez rzekę Sierpienicę w ciągu drogi wojewódzkiej nr 541 w miejscowości Sierpc			Zbiór:
Adres: Działki nr: 4/58, 4/61 , 4/62, 4/63, 4/64, 4/67, 641/3, 707/1, 989/6, nr obrębu 0001, j. ewidencyjna 142701_1, ul. 11 Listopada, 09-200 Sierpc, powiat Sierpecki, województwo mazowieckie			Skala: 1:10, 1:50, 1:500
Rysunek: Szczegół dylatacji			Nr: PW6
Funkcja	Imię i Nazwisko	Podpis	Data
Specjalność: inżynieryjna mostowa			
Projektował:	mgr inż. Andrzej Kuryłowicz MAZ/0509/PWBM/16		05.2022
Opracował:	mgr inż. Andrzej Kuryłowicz MAZ/0509/PWBM/16		05.2022
Sprawdził:	dr inż. Anna Banaś POM/0104/PWBM/16		05.2022