

SPIS ZAWARTOŚCI OPRACOWANIA

I. Część opisowa

1. Przeznaczenie i program użytkowy obiektu
2. Rozwiązanie w planie
3. Rozwiązanie wysokościowe
4. Przekroje normalne
5. Konstrukcje nawierzchni
6. Odwodnienie
7. Usunięcie kolizji z istniejącym uzbrojeniem terenu
8. Rozwiązania w zakresie robót przygotowawczych i ziemnych

II. Część rysunkowa

4.	Plan sytuacyjny	Rys_4	skala 1 : 500
5.	Przekroje normalne	Rys_5	skala 1 : 50; 1:20
6.	Profil podłużny	Rys_6	skala 1 : 50/500
7.	Przekroje poprzeczne	Rys_7	skala 1 : 100
8.	Szczegół zjazdu indywidualnego	Rys_8	skala 1 : 50; 1 : 20
9.	Szczegół przejścia wyniesionego	Rys_9	skala 1 : 50

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Przeznaczenie i program użytkowy obiektu

Przedsięwzięcie dotyczy budowy ulicy Romanowskiego od ul. Pańnikowskiego do ul. Parysa w Lublinie. Planowana inwestycja zlokalizowana jest na działkach o nr ewidencyjnych: 1/14; 1/15; 5/5; 8/1; 56/4; 135/2; 135/17, 178.

Ulica Romanowskiego w zakresie opracowania położona jest na terenie miasta Lublin. Przy ulicy Romanowskiego występują budynki o charakterze mieszkalnym i edukacyjnym. Zostanie zwiększony komfort jazdy i bezpieczeństwo ruchu.

2. Rozwiązanie w planie

Początek opracowania zlokalizowano przy skrzyżowaniu ul. Romanowskiego z ul. Pańnikowskiego, w km 0+000,00. Koniec opracowania zlokalizowano przy ul. Parysa w km 0+134,52.

Zaprojektowano jezdnię ul. Romanowskiego o nawierzchni z betonu asfaltowego i szerokości 6m o przekroju daszkowym. Po lewej stronie ulicy Romanowskiego zaprojektowano miejsca postojowe o wymiarach 5x2,3m (22) oraz o wymiarach 5x3,6 (2 miejsca). Po prawej stronie zaprojektowano miejsca postojowe o wymiarach 5x2,3m (15) oraz o wymiarach 5x3,6 (1 miejsce).

Zaprojektowano chodnik obustronny przylegający do miejsc postojowych o szerokości 2m i spadku poprzecznym 2 % w kierunku miejsc postojowych. W dalszej części opracowania chodnik prawostronny oddzielono pasem zieleni o szerokości 4m a lewostronny oddzielono zieleńcem o szerokości 5m. W miejscu istniejącego zjazdu do posesji przy ul. Parysa 76c i 76d na szerokości chodnika wymieniono warstwę ścieralną a pozostałą część zjazdu przeznaczono do rozbiórki.

Zjazdy przy ul. Romanowskiego zaprojektowano o szerokości 4m i nawierzchni z kostki betonowej grafitowej o gr. 8cm. Zjazdy zakończono, ułatwiającymi wjazd i wyjazd, skosami 1:1.

Jezdnia ul. Romanowskiego oraz miejsca postojowe zostaną ograniczone krawężnikiem betonowym 15x30cm, chodniki obramowano obrzeżem betonowym 6x20cm a zjazdy obrzeżem betonowym 8x30cm. Na zjazdach zaprojektowano krawężnik 15x22cm wyniesiony ponad poziom jezdni o 5cm a przy dojazdach do przejść dla pieszych 2cm.

3. Rozwiązanie wysokościowe.

Projektowaną niweletę jezdni ul. Romanowskiego dowiązano wysokościowo do istniejących rzędnych, na początku opracowania przy ul. Pańnikowskiego i na końcu opracowania w ul. Parysa.

Pochylenia podłużne jezdni ul. Romanowskiego pokazano na rys. 6 niniejszego opracowania. Pochylenia te wynikają z położenia miejsc postojowych, starano się uwzględnić jak największą ilość miejsc postojowych.

Zaprojektowano pochylenie poprzeczne chodników i miejsc postojowych 2% w kierunku jezdni ulicy Romanowskiego.

Zjazdy indywidualne w km 0+068,51 i w km 0+061,25 należy dowiązać wysokościowo do istniejącego terenu. Bramę w km 0+061,25 należy przestawić tak aby nie kolidowała z projektowanym terenem.

4. Przekroje normalne

Na odcinku objętym opracowaniem zaprojektowano dwa przekroje normalne:

Przekrój A-A:

- szerokość jezdni - 6m,
- szerokości miejsc postojowych - 5m, strona lewa,
- szerokości miejsc postojowych - 4,5m, strona prawa,
- szerokość chodnika 2,00 m – strona lewa,
- szerokość chodnika 2,00m - strona prawa,
- szerokość zieleńców - zmienne,

- pochylenie poprzeczne jezdni 2% - przekrój daszkowy,
- pochylenie poprzeczne miejsc postojowych 2% - ku jezdni,
- pochylenie poprzeczne chodników - 2% ku jezdni,
- obramowanie obustronne miejsc postojowych - krawężnik betonowy 15x30,
- obramowanie obustronnego chodnika: krawężnik betonowy 15x30 - od strony jezdni , obrzeże 6x20 - od strony zewnętrznej,
- ewentualne pobocze za chodnikami o szerokości 0,5m i spadku 6% oraz skarpa 1:1,5 lub 1:1.

Przekrój B-B:

- szerokość jezdni - 6m,
- szerokości miejsc postojowych - 5m,
- szerokość chodnika 2,00 m – strona lewa,
- szerokość chodnika 1,5m - strona prawa,
- szerokość zieleńców - zmienne,
- pochylenie poprzeczne jezdni 2% - przekrój daszkowy,
- pochylenie poprzeczne miejsc postojowych 2% - ku jezdni,
- pochylenie poprzeczne chodników - 2% ku jezdni,
- obramowanie prawostronne jezdni - krawężnik betonowy 15x30,
- obramowanie lewostronne miejsc postojowych - krawężnik betonowy 15x30,
- obramowanie chodnika strona lewa: krawężnik betonowy 15x30 - od strony jezdni , obrzeże 6x20 - od strony zewnętrznej,
- obramowanie chodnika strona prawa: obrzeże 6x20 - obustronnie,
- ewentualne pobocze za chodnikami o szerokości 0,5m i spadku 6% oraz skarpa 1:1,5 lub 1:1.

Przekrój C-C:

- szerokość jezdni - 6m,
- szerokość chodnika 2,00 m – strona lewa,
- szerokość chodnika 1,5m - strona prawa,
- szerokość zieleńców - zmienne,
- pochylenie poprzeczne jezdni 2% - przekrój daszkowy,
- pochylenie poprzeczne chodników - 2% ku jezdni,
- obramowanie obustronne jezdni - krawężnik betonowy 15x30,
- obramowanie chodników - obrzeże 6x20 - obustronnie,

5. Konstrukcje nawierzchni

Dla kategorii ruchu KR2, podłoża gruntowego o grupie nośności G3 oraz $V_p=30\text{km/h}$ z uwzględnieniem spełnienia warunku mrozoodporności zaprojektowano następujące konstrukcje nawierzchni:

Projektowana konstrukcja nawierzchni jezdni:

– Warstwa ścieralna z AC8S	4 cm
– Podbudowa zasadnicza z AC16P	8 cm
– Podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 mm	20 cm
– Podbudowa pomocnicza z piasku stabilizowanego cementem o $R_m=2,5\text{ MPa}$	15 cm
	<hr/>
	47 cm

Projektowana konstrukcja nawierzchni miejsc postojowych:

– Warstwa ścieralna z kostki betonowej wibroprasowanej (szarej)	8 cm
– Podsypka grysowa 2/5mm	3 cm

– Podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 mm	15 cm
– Podbudowa pomocnicza z piasku stabilizowanego cementem o $R_m=2,5$ MPa	15 cm
	<hr/>
	41 cm
Projektowana konstrukcja nawierzchni chodnika:	
– Warstwa ścieralna z kostki betonowej wibroprasowanej (szarej)	6 cm
– Podsypka grysowa 2/5 mm	3 cm
– Podbudowa zasadnicza z piasku stabilizowanego cementem $R_m=1,5$ MPa	10 cm
	<hr/>
	19 cm
Projektowana konstrukcja nawierzchni zjazdów indywidualnych:	
– Warstwa ścieralna z kostki betonowej wibroprasowanej (grafitowej)	8 cm
– Podsypka grysowa 2/5 mm	3 cm
– Podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 mm	15 cm
– Podbudowa pomocnicza z piasku stabilizowanego cementem o $R_m=2,5$ MPa	15 cm
	<hr/>
	41 cm

Uwaga!

Poszczególne miejsca postojowe należy wydzielić kolorystycznie poprzez zastosowanie różnych kolorów kostki brukowej.

6. Odwodnienie

Odwodnienie istniejących ulic i projektowanych chodników realizowane będzie powierzchniowo do projektowanego systemu kanalizacji deszczowej i na przyległy teren.

7. Usunięcie kolizji z istniejącym uzbrojeniem podziemnym

Usunięcie kolizji z istniejącym uzbrojeniem terenu oraz jego przebudowę należy wykonać wg warunków wydanych przez odpowiednie instytucje.

Należy dowiązać wysokościowo urządzenia naziemne instalacji podziemnych do projektowanego zagospodarowania terenu.

8. Rozwiązania w zakresie robót przygotowawczych i ziemnych

Przed przystąpieniem do robót należy usunąć drzewa i krzewy.

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

4.	Plan sytuacyjny	Rys_4	skala 1 : 500
5.	Przekroje normalne	Rys_5	skala 1 : 50; 1:20
6.	Profil podłużny	Rys_6	skala 1 : 50/500
7.	Przekroje poprzeczne	Rys_7	skala 1 : 100
8.	Szczegół zjazdu indywidualnego	Rys_8	skala 1 : 50; 1 : 20
9.	Szczegół przejścia wyniesionego	Rys_9	skala 1 : 50