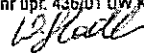
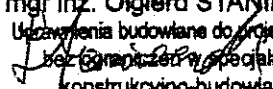


sp. z o.o.
ekkom

**BIURO EKSPERTYZ I PROJEKTÓW
BUDOWNICTWA KOMUNIKACYJNEGO
„EKKOM” Sp. z o.o.**

30 - 415 Kraków, ul. Wadowicka 8i
tel./fax: (0*12) 267-23-33, 269-65-40
e-mail: biuro@ek-kom.pl, www.ek-kom.pl

Stadium	PROJEKT ARCHITEKTONICZNO – BUDOWLANY branża drogowa		
Obiekt budowlany	ULICA DO DYSA W OS. BURSAKI W LUBLINIE WRAZ Z UZBROJENIEM OD SKRZYŻOWANIA Z ULICĄ CHOINY DO SKRZYŻOWANIA Z AL. SPÓŁDZIELCZOŚCI PRACY		
Inwestor	Gmina Miasto Lublin Plac Łokietka 1, 20-109 Lublin		
Jednostka projektowa	BIURO EKSPERTYZ I PROJEKTÓW BUDOWNICTWA KOMUNIKACYJNEGO „EKKOM” SP. Z O.O. W KRAKOWIE		
Data opracowania	LISTOPAD 2006 r.		
Projektował:	Nr uprawnień	Podpis	
mgr inż. Witold Śladkowski	UW – 436/01	mgr inż. Witold Śladkowski uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w specjalności konstrukcyjno-budowlanej nr upr. 436/01 UW Katowice 	
Sprawdził:	Nr uprawnień	Podpis	
mgr inż. Olgierd Stanieczonek	UW – 45/02	mgr inż. Olgierd STANIECZEK uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w specjalności konstrukcyjno-budowlanej nr ewid. 45/02 UW Katowice 	

Spis treści:

I. Opis techniczny

II. Część graficzna

Rys. DR.01	Orientacja	skala 1:10000
Rys. DR.02.01.	Plan sytuacyjny – część 1	skala 1:500
Rys. DR.02.02.	Plan sytuacyjny – część 2	skala 1:500
Rys. DR.02.03.	Plan sytuacyjny – część 3	skala 1:500
Rys. DR.03.01.	Przekroje typowe - część 1	skala 1:50
Rys. DR.03.02.	Przekroje typowe - część 2	skala 1:50
Rys. DR.03.03.	Przekroje typowe - część 3	skala 1:50
Rys. DR.03.04.	Szczegóły	skala 1:25
Rys. DR.04.01.	Profil ul. Do Dysa – część 1	skala 1:50/500
Rys. DR.04.02.	Profil ul. Do Dysa – część 2	skala 1:50/500
Rys. DR.04.03.	Profil ul. Do Dysa – część 3	skala 1:50/500
Rys. DR.04.04.	Profil ul. Choiny	skala 1:50/500
Rys. DR.04.05.	Profil ul. Serwisowej 1	skala 1:50/500
Rys. DR.04.06.	Profil ul. Serwisowej 2	skala 1:50/500
Rys. DR.05.01.	Przekroje poprzeczne ul. Do Dysa - część 1	skala 1:100
Rys. DR.05.02.	Przekroje poprzeczne ul. Do Dysa - część 2	skala 1: 100
Rys. DR.05.03.	Przekroje poprzeczne ul. Do Dysa - część 3	skala 1: 100
Rys. DR.05.04.	Przekroje poprzeczne ul. Do Dysa - część 4	skala 1: 100
Rys. DR.05.05.	Przekroje poprzeczne ul. Do Dysa - część 5	skala 1: 100
Rys. DR.05.06.	Przekroje poprzeczne ul. Do Dysa - część 6	skala 1: 100
Rys. DR.05.07.	Przekroje poprzeczne ul. Do Dysa - część 7	skala 1: 100
Rys. DR.05.08.	Przekroje poprzeczne ul. Do Dysa - część 8	skala 1: 100
Rys. DR.05.09.	Przekroje poprzeczne ul. Do Dysa - część 9	skala 1: 100
Rys. DR.05.10.	Przekroje poprzeczne ul. Do Dysa - część 10	skala 1: 100

Rys. DR.05.11.	Przekroje poprzeczne ul. Do Dysa - część 11	skala 1: 100
Rys. DR.05.12.	Przekroje poprzeczne ul. Choiny - część 1	skala 1: 100
Rys. DR.05.13.	Przekroje poprzeczne ul. Choiny - część 2	skala 1: 100
Rys. DR.05.14.	Przekroje poprzeczne ul. Serwisowa 1	skala 1: 100
Rys. DR.05.15.	Przekroje poprzeczne ul. Serwisowa 2	skala 1: 100

Rys. DR.06.01.	Plan warstwiczny - skrzyżowanie ul. Do Dysa i Choiny	skala 1:500
Rys. DR.06.02.	Plan warstwiczny - skrzyżowanie ul. Do Dysa i Bocznej	skala 1:500
Rys. DR.06.03.	Plan warstwiczny - skrzyżowanie ul. Do Dysa i Stefczyka	skala 1:500
Rys. DR.06.04.	Plan warstwiczny - skrzyżowanie ul. Do Dysa i Bursaki	skala 1:500

I. OPIS TECHNICZNY

*Zgodny z § 11 ust. 2 Rozporządzenia MI z dnia 10.07.2003 r. w sprawie
szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. Nr 120, poz.1133)*

SPIS TREŚCI:

	Str.
1. PRZEDMIOT I PODSTAWA OPRACOWANIA.....	3
2. PRZEZNACZENIE OBIEKTU BUDOWLANEGO ORAZ JEGO CHARAKTERYSTYCZNE PARAMETRY TECHNICZNE	4
3. ROZWIĄZANIA OKREŚLAJĄCE FORMĘ ARCHITEKTONICZNĄ I FUNKCJĘ OBIEKTU ORAZ SPOSÓB JEGO DOSTOSOWANIA DO KRAJOBRAZU I OTACZAJĄCEJ ZABUDOWY.....	5
3.1. Odcinek ulicy Do Dysa	5
3.2. Skrzyżowanie ul. Do Dysa i ul. Choiny	7
3.3. Pozostałe skrzyżowania	7
3.4. Włączenie ul. Do Dysa w istniejące skrzyżowanie z al. Spółdzielczości Pracy 8	8
3.5. Ulice serwisowe przy rejonie ulic Do Dysa i Bursaki.....	8
3.6. Chodniki i ścieżka rowerowa	8
3.7. Zatoki autobusowe	9
3.8. Zjazdy na posesję.....	9
3.9. Odwodnienie	9
4. SPOSÓB ZAPEWNIENIA ZGODNOŚCI Z PRZEPISAMI BUDOWLANymi, OBOWIĄZUJĄCYMI POLSKIMI NORMAMI ORAZ ZASADAMI WIEDZY TECHNICZNEJ	10
5. ROZWIĄZANIA KONSTRUKCYJNO – MATERIAŁOWE PODSTAWOWYCH ELEMENTÓW KONSTRUKCJI OBIEKTU, KATEGORIA GEOTECHNICZNA OBIEKTU, WARUNKI I SPOSÓB JEGO POSADOWIENIA.....	10
5.1. Opis stanu istniejącego	10
5.1.1. Plan sytuacyjny.....	10
5.1.2. Warunki wodno – gruntowe.....	10
5.1.3. Uzbrojenie terenu	11
5.2. Rozwiązania projektowe	11
5.2.1. Rozwiązanie sytuacyjne	11
5.2.2. Projektowana konstrukcja nawierzchni jezdni	12
5.2.3. Projektowane konstrukcje nawierzchni zatok autobusowych, chodników, ścieżek rowerowych i zjazdów.....	12
6. SPOSÓB ZAPEWNIENIA OSOBOM NIEPEŁNOSPRAWNYM, W SZCZEGÓLNOŚCI PORUSZAJĄCYM SIĘ NA WÓZKACH INWALIDZKICH, WARUNKÓW DO KORZYSTANIA Z OBIEKTU	14
7. ROZWIĄZANIA BUDOWLANE I INSTALACYJNO-TECHNICZNE NAWIĄZUJĄCE DO WARUNKÓW TERENU.....	14
7.1. Dowiązanie do państwowej osnowy geodezyjnej.....	14
7.2. Rozwiązania wysokościowe	14
8. ROZWIĄZANIA ZASADNICZYCH ELEMENTÓW WYPOSAŻENIA BUDOWLANO – INSTALACYJNEGO ORAZ POWIĄZANIA INSTALACJI OBIEKTU Z SIECIAMI ZEWNĘTRZNYMI	14

9. ROZWIĄZANIA I SPOSÓB FUNKCJONOWANIA ZASADNICZYCH URZĄDZEŃ INSTALACJI TECHNICZNYCH I ICH ZESPOŁÓW TWORZĄCYCH CAŁOŚĆ TECHNICZNO – UŻYTKOWĄ.....	15
10. CHARAKTERYSTYKA EKOLOGICZNA OBIEKTU BUDOWLANEGO	15
11. WARUNKI OCHRONY PRZECIWPOŻAROWEJ, ZGODNE ZE SZCZEGÓLNYMI PRZEPISAMI	16

1. PRZEDMIOT I PODSTAWA OPRACOWANIA

Przedmiotem niniejszego opracowania jest przedsięwzięcie polegające na budowie ulicy Do Dysa długości 1,37 km na odcinku od skrzyżowania z ulicą Choiny (wraz z skrzyżowaniem) do skrzyżowania z al. Spółdzielczości Pracy (dowiązanie sytuacyjne – wysokościowe). W zakres opracowania wchodzi również budowa wlotów bocznych planowanych w przyszłości skrzyżowań z ulicami: bez nazwy w km 0+284.30, Stefczyka km 0+695.93, Bursaki w km 1+156.24 jak również drogi serwisowe po południowej stronie ul. Do Dysa w rejonie ulicy Bursaki. Planuje się budowę obustronnych chodników, zatok autobusowych oraz ścieżki rowerowej po stronie północnej. W ramach inwestycji przebudowie zostanie poddana ul. Choiny na odcinku 180 m.

Podstawę opracowania stanowią:

- umowa nr SIR/208/1420/2004 z dnia 02 listopada 2004 r. zawarta pomiędzy Gminą Lublin, a Biurem Ekspertyz i Projektów Budownictwa Komunikacyjnego „EKKOM” sp. z o.o. w Krakowie,
- Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia,
- badania geotechniczne wykonane przez Zakład Badań Geologiczno – Geotechnicznych „GEOSKOP” z Lublina i zawarte w Dokumentacji Geotechnicznej,
- mapa do celów projektowych i pomiary geodezyjne uzupełniające wykonane przez Przedsiębiorstwo Projektowo – Usługowe „GEPRO” z Lublina,
- kopie map ewidencyjnych oraz wypisy z ewidencji gruntów,
- wypis i wyrys z Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego miasta Lublin – część III, obejmujący północny obszar miasta, zawarty między ulicami: Wyrwasa, Poligonową, Aleksandra Zelwerowicza do ulicy Koncertowej, ulicą Koncertową do granicy administracyjnej miasta wraz z tymi ulicami, granicą administracyjną miasta do al. Spółdzielczości Pracy, zachodnią granicą pasa drogowego al. Spółdzielczości Pracy i północną granicą pasa drogowego ulic: Obywatelskiej, Jaczewskiego i Północnej do al. Kompozytorów Polskich, południową granicą pasa drogowego al. Solidarności do ul. Wyrwasa,
- warunki techniczne wydane przez UM Lublin – Wydział Gospodarki Komunalnej, oraz właścicieli sieci uzbrojenia terenu,
- prognoza natężenia ruchu,
- wizje lokalne w terenie.

Zakres przedmiotowego projektu obejmuje:

- a) budowę dwujezdniowej ulicy Do Dysa wraz ze skrzyżowaniem z ul. Chiony,
- b) przebudowę ulicy Choiny wynikającą z budowy ul. Do Dysa – dobudowa drugiej jezdni,
- c) budowę skanalizowanych skrzyżowań z ulicami: Choiny, bez nazwy, Stefczyka i Bursaki,
- d) budowę ulic serwisowych wraz ze skrzyżowaniem z ulicą Bursaki po południowej stronie ul. Do Dysa,
- e) budowę chodników,
- f) budowę ścieżki rowerowej po północnej stronie ul. Do Dysa oraz wzdłuż ul. Choiny w nawiązaniu do istniejącego i planowanego układu ścieżek,
- g) budowę zatok autobusowych,
- h) budowę zjazdów do posesji zlokalizowanych w rejonie projektowanego odcinka ulicy,
- i) budowę oświetlenia i odwodnienia ulicy (wg oddzielnych projektów branżowych).

2. PRZEZNACZENIE OBIEKTU BUDOWLANEGO ORAZ JEGO CHARAKTERYSTYCZNE PARAMETRY TECHNICZNE

Projektowana ulica Do Dysa stanowi łącznik o długości 1.37 km pomiędzy al. Spółdzielczości Pracy a ul. Choiny. Budowa ulicy Do Dysa wraz ze skrzyżowaniami objętych projektem ma na celu zapewnienie lub poprawę obsługi komunikacyjnej obszarów zgrupowań przemysłowo – składowych.

Projektowana ulica Do Dysa posiada następujące parametry techniczne i geometryczne:

- | | |
|---|----------------------|
| ➤ klasa techniczna odcinka ulicy | G, |
| ➤ prędkość projektowa | 60 km/h, |
| ➤ prędkość miarodajna | 70 km/h, |
| ➤ szerokość jezdni | 2 x 7,00 m (4.50 m), |
| ➤ szerokość zatok autobusowych | 3.00 m, |
| ➤ szerokość zieleńca | 3.50 m, |
| ➤ szerokość chodnika oddzielonego zieleńcem | 2.00 m, |
| ➤ szerokość ścieżki rowerowej | 2.50 m, |
| ➤ szerokość pasa dzielącego | 2.50 - 5.50 m, |
| ➤ pochylenie skarp | 1:1 - 1:1,5, |

- szerokość w liniach rozgraniczających 20 – 30 m,

Projektowane ulica serwisowe posiadają następujące parametry techniczne i geometryczne:

- klasa techniczna odcinka ulicy D,
➤ prędkość projektowa 40 km/h,
➤ szerokość jezdni 6,00 m,
➤ szerokość chodnika 2.00 m,
➤ pochylenie skarp 1:1,5,

3. ROZWIĄZANIA OKREŚLAJĄCE FORMĘ ARCHITEKTONICZNĄ I FUNKCJĘ OBIEKTU ORAZ SPOSÓB JEGO DOSTOSOWANIA DO KRAJOBRAZU I OTACZAJĄCEJ ZABUDOWY

3.1. Odcinek ulicy Do Dysa

Projektowany odcinek ulicy Do Dysa przebiega od skrzyżowania z ul. Choiny (w rejonie skrzyżowania z ulicą Harnasie i Ignacego Paderewskiego) w kierunku wschodnim aż do skrzyżowania z al. Spółdzielczości Pracy.

W ramach inwestycji konieczne jest wyburzenie następujących budynków mieszkalnych i gospodarczych:

- budynek mieszkalny nr 53 zlokalizowany na działce nr 9/17 (obręb: 6 ark. 3),
- budynek mieszkalny nr 51 zlokalizowany na działce nr 11/31 (obręb: 6 ark. 3),
- budynek gospodarczy (cieplarnia) zlokalizowany na działce nr 12/17 i 61 (obręb: 6 ark. 3),
- budynek mieszkalny nr 47a i towarzyszące mu budynki gospodarcze zlokalizowane na działce nr 13/19 (obręb: 6 ark. 3),
- budynek mieszkalny nr 45a oraz budynek mieszkalny nr 45 zlokalizowane na działce nr 14/17 (obręb: 6 ark. 3),
- budynek gospodarczy zlokalizowany na działce nr 14/2 (obręb: 6 ark. 3),
- budynek mieszkalny nr 43 wraz z budynkami gospodarczymi zlokalizowane na działkach nr 15/11 i 15/12 (obręb: 6 ark. 3),
- budynek gospodarczy zlokalizowany na działce nr 59/1 (obręb: 6 ark. 3),
- budynki gospodarcze zlokalizowane na działce nr 18/6 (obręb: 6 ark. 3),
- budynek mieszkalny nr 37 i towarzyszące mu budynki gospodarcze zlokalizowane na działce nr 42/2 (obręb: 6 ark. 3),

- budynki gospodarcze zlokalizowane na działce nr 21/4 (obręb: 6 ark. 3),
- budynki gospodarcze zlokalizowane na działce nr 21/5 (obręb: 6 ark. 3).

Prace rozbiórkowe będą wykonywane na podstawie oddzielnej dokumentacji projektowej.

Dla obsługi ruchu pieszego, wzdłuż ul. Do Dysa zaprojektowano chodniki o szerokości 1.5 m oddzielone od jezdni pasem o szerokości 3.50 m (0,50 m opaska z płytek chodnikowych oraz 3,00 m zieleniec). W rejonie skrzyżowań skanalizowanych chodniki zlokalizowane są bezpośrednio przy jezdni, natomiast w rejonie skrzyżowania z ul. Choiny boczny pas oddzielający zawężono do 3.0 m.

W ramach inwestycji projektuje się również ścieżkę rowerową zlokalizowaną przy północnym chodniku ul. Do Dysa, która będzie miała szerokość 2,50 m. W rejonie ul. Choiny ścieżka jest zlokalizowana będzie po stronie wschodniej na odcinku od początku zakresu opracowania do skrzyżowania z ul. Do Dysa zaś za skrzyżowaniem prowadzona jest po stronie zachodniej ulicy.

Początek założonego kilometraża przyjęto na przecięciu się istniejącej osi ul. Choiny z projektowaną osią ul. Do Dysa. Koniec odcinka zlokalizowany jest na dowiązaniu do istniejącego skrzyżowania ulic Do Dysa i al. Spółdzielczości Pracy w km 1+366.20. Tarcza skrzyżowania ul. Do Dysa i al. Spółdzielczości Pracy pozostawiono bez zmian jedynie odcinek ul. Do Dysa poza rejonem skrzyżowania przebudowano ze względu na przebudowę ul. Do Dysa.

Parametry geometryczne przekroju poprzecznego zostały zaprojektowane w oparciu o klasę techniczną oraz prędkości projektową i miarodajną i są następujące:

- | | |
|---|------------------|
| ➤ szerokość jezdni | 4.50 - 7.00 m, |
| ➤ szerokość dodatkowych pasów ruchu na skrzyżowaniach | 3.00 lub 3.50 m, |
| ➤ szerokość zieleńca | 3.50 m, |
| ➤ szerokość chodnika oddzielonego zieleńcem | 1.50 m, |
| ➤ szerokość ścieżki rowerowej | 2.50 m, |
| ➤ szerokość pasa dzielącego | 5.50 m, |

Wszystkie projektowane elementy wraz z wymiarami, odległościami i parametrami geometrycznymi przedstawiono na rysunkach planu sytuacyjnego.

3.2. Skrzyżowanie ul. Do Dysa i ul. Choiny

W celu połączenia projektowanej ulicy Do Dysa z istniejącą ulicą Choiny w km 0+000.00 zaprojektowano skrzyżowania skanalizowane, umożliwiające dalszą rozbudowę ul. Do Dysa w kierunku ul. Poligonowej. Na wlocie ul. Do Dysa (od strony wschodniej) zaprojektowano przekrój czteropasowy o szerokości 13,5 m (dwa pasy na wprost i wydzielony pasy do prawoskrętu będzie miał szerokość 3,50 m zaś wydzielony pas do skrętu w lewo 3,00 m). Wylot w ul. Do Dysa zaprojektowano jako przekrój 2 x 4.00 m, z opaską o szerokość 0,50 m, oddzielony wyspą trójkątną od dodatkowego pasa ruchów dla pojazdów skręcających w prawo w ul. Do Dysa od południowego wloty ul. Choiny. Wylot w kierunku ul. Poligonowej będzie miał dwa pasy ruchu po 3,5 m każdy oraz opaskę o szerokości 0,50 m na wysokości wyspy kanalizującej. Na dojeździe zostały zaprojektowane cztery pasy ruchu 4x3,50 m (dwa dla relacji na wprost oraz po jednym dla relacji skrętnych).

Na północnym wlocie ul. Choiny zaprojektowano przekrój 3 x 3.50 m (dwa pasy na wprost i wydzielony pas do lewoskrętu). Na wylocie północnym ul. Choiny przyjęto przekrój 2 x 3.50 m, zlokalizowano tam również zatokę autobusową. Na południowym wlocie zaprojektowano wyspę dzielącą o szerokości 2.50 m. Wlot południowy zaprojektowano zgodnie z przebiegiem ul. Choiny. Wlot południowy ul. Choiny zaprojektowano o przekroju 3 x 3.50 m (dwa pasy na wprost i wydzielony pas do lewoskrętu). Wylot południowy zaprojektowano o przekroju 2 x 3.50 m.

Wszystkie projektowane elementy wraz z wymiarami, odległościami i parametrami geometrycznymi przedstawiono na rysunku planu sytuacyjnego.

3.3. Pozostałe skrzyżowania

W ramach niniejszego projektu przewiduje się budowę skrzyżowań z ulicami, mającymi powstać w przyszłości w km 0+284.30 z ulicą bez nazwy, w km 0+695.93 z ul. Stefczyka oraz z ul. Bursaki w km 1+156.24. Będą to skrzyżowania w pełni skanalizowane. Na każdym z powyższych skrzyżowań, na ul. Do Dysa, zostaną wydzielone pasy do relacji skrętnych. Na wlotach podporządkowanych planowana jest budowa wyspy, segregującej ruch, o szerokości 2,50 m. Szerokości jezdni będą wynosiły 4,50 m.

3.4. Włączenie ul. Do Dysa w istniejące skrzyżowanie z al. Spółdzielczości Pracy

Projektowany odcinek ul. Do Dysa włącza się w istniejące skrzyżowanie ul. Do Dysa i al. Spółdzielczości Pracy. Włączenie to zaprojektowano w km 1+366.20. Ze względu na to, że istniejąca ulica Do Dysa ma inny przebieg na odcinku od skrzyżowania zaprojektowano przebudowę tej części ulicy. Sama tarcza skrzyżowania od kilometra włączenia (km 1+366.20) pozostała bez zmian. Ze względu na konieczność wykonania przejścia z pełnego przekroju ul. Do Dysa do przekroju istniejącego w rejonie powyższego skrzyżowania zaprojektowano odpowiednie odgięcie przebiegu ulicy i zredukowanie przekroju.

Ze względu na zróżnicowanie zarówno klas technicznych jak i przekrojów poszczególnych ulic zastosowano wzdłuż ul. Do Dysa krawężniki 20x30. Na pozostałych ulicach dochodzących i krzyżujących się z ul. Do Dysa zaprojektowano krawężniki 15x20. Przejście pomiędzy dwoma rodzajami krawężników zaprojektowano w rejonie przejść dla pieszych na powyższych skrzyżowaniach.

3.5. Ulice serwisowe przy rejonie ulic Do Dysa i Bursaki

W rejonie południowego wlotu ul. Bursaki zaprojektowano włączenia ulic serwisowych równoległych do ul. Do Dysa. Ulice, biegnące na zachód i wschód od ul. Bursaki zaprojektowano o przekroju jednojezdniowym i szerokości jezdni 6,00 m. Ulica po stronie zachodniej ul. Bursaki posiada chodnik od strony południowej, natomiast po stronie wschodniej chodnik występuje po obu stronach ulicy. W każdym z przypadków chodnik posiada szerokości 2,00 m. Na wysokości dróg serwisowych nie przewiduje się budowy chodnika wzdłuż ul. Do Dysa. Przewiduje się, że ruch pieszy będzie prowadzony wzdłuż ulic serwisowych,

3.6. Chodniki i ścieżka rowerowa

Ruch pieszy odbywa się po chodnikach oddzielonych od jezdni pasem zieleni o szerokości 3.50 m (w rejonie skrzyżowań skanalizowanych ze względu na brak miejsca będzie on znajdował się bezpośrednio przy krawędzi jezdni). Wzdłuż ul. Do Dysa zaprojektowano obustronne chodniki o szerokości 1.50 m. Wzdłuż północnego chodnika zaprojektowano ścieżkę rowerową o szerokości 2.50 m. Podział strefy przeznaczonej dla rowerzystów od strefy przeznaczonej dla pieszych uzyskano jedynie przez zróżnicowanie kolorystyczne nawierzchni. W rejonie skrzyżowań ze względu na przeplatanie się chodnika i ścieżki rowerowej przy

pomocy oznakowania poziomego wyznaczono miejsca gdzie pieszy powinien przekraczać ścieżkę rowerową.

Przechodzenie pieszych i rowerzystów przez jezdnię zostanie ułatwione, dzięki obecności wysp dzielących na wlotach (azyle) oraz przez obniżenie krawężników w rejonach przejść dla pieszych do wysokości 1 cm.

3.7. Zatoki autobusowe

Wzdłuż odcinka projektowanej ul. Do Dysa zaprojektowano zatoki autobusowe. Zlokalizowane są one przy następujących skrzyżowaniach: al. Spółdzielczości Pracy, Bursaki, Stefczyka i Choiny.

Wzdłuż zatok na krawędzi jezdni zaprojektowano obniżony ściek z kostki o szerokości 50 cm.

Projektowane zatoki autobusowe posiadają następujące parametry:

- szerokość zatoki – 3.0 m,
- długość krawędzi zatrzymania – 20.0 m,
- wyokrąglenie załomów krawędzi jezdni łukami o promieniu 30.0 m,
- skos wjazdowy – 1:8,
- skos wyjazdowy – 1:4.

3.8. Zjazdy na posesję

Zaprojektowano zjazdy w celu zapewnienia obsługi komunikacyjnej posesji zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie ul. Do Dysa. Zaprojektowano zjazdy o szerokości jezdni dostosowanej do stanu istniejącego jednak nie mniejszej niż 3.00 m. Przecięcie nawierzchni zjazdu i ulicy wykonano skosem 1:1 na całej szerokości pasa zieleni. Aby ułatwić korzystanie ze zjazdów, zaprojektowano obniżone krawężniki.

3.9. Odwodnienie

W celu poprawnego odwodnienia projektowanych ulic, chodników i ścieżek rowerowych planuje się zabudowę budowę wpustów ulicznych, z których wody będą wprowadzane do projektowanej, w ramach niniejszej inwestycji, kanalizacji deszczowej. Ponadto, celem zabezpieczenia konstrukcji nawierzchnie przed infiltracją wody przewidziana jest budowa trapezowych rowów drogowych lub

ułożenie korytek betonowych (w zależności od dostępności terenu), z których, poprzez system wpustów i studni wpadowych, wody będą odprowadzane do deszczowej kanalizacji drogowej opisanej powyżej.

Projektowana kanalizacja będzie włączana do istniejących kanałów deszczowych lub projektowanych w ramach odrębnego zadania inwestycyjnego.

4. SPOSÓB ZAPEWNIENIA ZGODNOŚCI Z PRZEPISAMI BUDOWLANYMI, OBOWIĄZUJĄCYMI POLSKIMI NORMAMI ORAZ ZASADAMI WIEDZY TECHNICZNEJ

Projekt opracowano zgodnie z przepisami prawa budowlanego, Polskimi Normami, przepisami technicznymi i wytycznymi projektowania (szczególnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430) oraz zasadami wiedzy technicznej.

5. ROZWIĄZANIA KONSTRUKCYJNO – MATERIAŁOWE PODSTAWOWYCH ELEMENTÓW KONSTRUKCJI OBIEKTU, KATEGORIA GEOTECHNICZNA OBIEKTU, WARUNKI I SPOSÓB JEGO POSADOWIENIA

5.1. Opis stanu istniejącego

5.1.1. Plan sytuacyjny

Ulica Do Dysa położona jest w północnej części miasta Lublina. W chwili obecnej omawiana ulica posiada nawierzchnię utwardzoną jedynie w rejonie skrzyżowania z ul. Ceramiczną. Od skrzyżowania z ul. Ceramiczną do skrzyżowania z al. Spółdzielczości Pracy istniejąca ul. Do Dysa stanowi drogę ziemną, tylko na niewielkich odcinkach utwardzona jest tłuczniem i żużlem lub jej nawierzchnie stanowią płyty żelbetowe. Na tym odcinku istniejącej ulicy teren wykazuje znaczne różnicowanie wysokościowe, a różnica ta na odcinku ok. 100m wynosi 6 m.

5.1.2. Warunki wodno – gruntowe

Dla potrzeb niniejszego opracowania zostało sporządzone opracowanie określające istniejące warunki gruntowo-wodne podłoża.

Podczas wykonywania badań geotechnicznych, nie stwierdzono występowania wody gruntowej w objętym badaniami podłożu. Występuje ona znacznie głębiej – na głębokości co najmniej kilkunastu metrów pod powierzchnią terenu. W związku z czym warunki wodne określono jako dobre.

Podłoże określono jako bardzo wysadzinowe oraz określono grupę nośności podłoża jako **G3**.

Po przeanalizowaniu powyższych danych na podstawie zapisów Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24.09.1998 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych przyjęto, że w obszarze niniejszej inwestycji występują proste warunki gruntowe. Kategorię posadowienia obiektu budowlanego określono na podstawie dokumentacji geotechnicznej jako **pierwszą**.

5.1.3. Uzbrojenie terenu

W zakresie aktualizacji mapy dla przedmiotowego opracowania znajdują się następujące elementy uzbrojenia terenu:

- sieć kanalizacji deszczowej – Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji w Lublinie Sp. z o.o.
- sieć kanalizacji sanitarnej – Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji w Lublinie Sp. z o.o.
- linie energetyczne – Lubelskie Zakłady Energetyczne, LUBZEL SA
- sieć wodociągowa – Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji w Lublinie Sp. z o.o.
- sieć gazowa – Karpacka Spółka Gazownictwa Sp. z o.o. w Tarnowie, Oddział Zakład Gazowniczy w Lublinie,
- linie teletechniczne – Telekomunikacja Polska S.A., Pion Sieci – Obszar w Lublinie,
- sieć C.O. – Lubelskie Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej Sp. z o.o.

5.2. Rozwiązania projektowe

5.2.1. Rozwiązanie sytuacyjne

W zakresie projektu przewiduje się budowę odcinka ul. Do Dysa od skrzyżowania z ul. Choiny wraz z tym skrzyżowaniem do miejsca dowiązania projektowanej ulicy do istniejącego skrzyżowania z al. Spółdzielczości Pracy. Kilometraż prowadzony jest w osi ulicy i w miejscu przecięcia się osi ul. Do Dysa i ul. Choiny przyjęto km 0+000.00, natomiast miejsce włączenia w istniejące skrzyżowanie z al. Spółdzielczości Pracy ma km 1+366.20. W zakres opracowania wchodzi również wykonanie skrzyżowań z planowanymi ulicami: bez nazwy, Stefczyka oraz Bursaki. Zaprojektowano również odcinku pomiędzy ul. Bursaki a

al. Spółdzielczości Pracy równoległe do ul. Do Dysa ulice serwisowe, mające na celu zapewnienie obsługi komunikacyjnej do zlokalizowanych w tym rejonie posesji.

Na całej długości opracowania zaplanowano wykonanie zjazdów do posesji zlokalizowanych wzdłuż ul. Do Dysa i ul. serwisowych. Ich lokalizacja została dostosowana do istniejących zjazdów. Zarówno długości, jak i pochylenia zjazdów dostosowano do istniejących rzędnych terenu oraz granicy MPZP.

5.2.2. Projektowana konstrukcja nawierzchni jezdni

Dla powyższych danych geotechnicznych i ruchowych przyjęto następujące warstwy konstrukcji nawierzchni:

- 3 cm – warstwa ścieralna z mieszanki o uziarnieniu 0/8 mm
- 8 cm – warstwa wiążąca z betonu asfaltowego o uziarnieniu 0/20 mm
- 12 cm – podbudowa z betonu asfaltowego o uziarnieniu 0/25 mm.
- 20 cm – podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie

Dodatkowo, zgodnie z zapisami Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430, Załącznik Nr 4), ze względu na grupę nośności podłoża określoną jako G3 zaprojektowano pod konstrukcją jezdni dodatkową warstwę:

- 15 cm – ulepszone podłoże – piasek stabilizowany cementem o $R_m=2.5$ MPa.

Sumaryczna grubość nawierzchni wynosi 58 cm dla podłoża G3.

Po zastosowaniu powyższego rozwiązania łączna grubość nawierzchni wynosi 58 cm i ze względu na to, że najniżej położona warstwa jest wykonana z gruntu stabilizowanego spoiwem o $R_m > 1.5$ MPa i o grubości równej 15 cm, nie jest konieczne spełnienie warunku mrozoodporności.

5.2.3. Projektowane konstrukcje nawierzchni zatok autobusowych, chodników, ścieżek rowerowych i zjazdów

Dla istniejących danych geotechnicznych (G3) oraz na podstawie warunków technicznych wydanych przez Wydział Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Lublin przyjęto konstrukcję nawierzchni projektowanych elementów przekroju.

Dla zatok autobusowych dla dróg kategorii KR4 zaprojektowano następującą konstrukcję:

- 8 cm – warstwa ścieralna z kostki wibroprasowanej o $R_m > 60$ MPa o spoinach wypełnionych piaskiem,
- 3 cm – grys bazaltowy 2/4 mm oraz 4/6.3 mm w proporcji po 50%,
- 3 cm – warstwa izolacyjna z asfaltu lanego o uziarnieniu 12.8 mm
- 20 cm – górna warstwa podbudowy z chudego betonu
- 16 cm – dolna warstwa podbudowy z piasku stabilizowanego cementem o $R_m = 5.0$ MPa,

Podłoże określono jako G3 więc zastosowano dodatkową warstwę:

- 15 cm – ulepszone podłoże – piasek stabilizowany cementem o $R_m = 2.5$ MPa.

Konstrukcje nawierzchni chodników przeznaczonych jedynie dla ruchu pieszego oraz ścieżek rowerowych przyjęto jednakową i składa się ona z następujących warstw:

- 8 cm – warstwa ścieralna z kostki wibroprasowanej o $R_m > 60$ MPa o spoinach wypełnionych piaskiem (na ścieżce rowerowej kostka brukowa bezfazowa),
- 5 cm – piasek średni lub grys 2/4 mm.

Podłoże określono jako G3 więc zastosowano dodatkową warstwę:

- 10 cm – ulepszone podłoże – piasek stabilizowany cementem o $R_m = 2.5$ MPa.

Chodniki i ścieżki rowerowe od zieleńca oddzielono obrzeżem betonowym 6 x 20 cm., zastosowano krawężniki betonowe 20 x 30 cm, krawężniki obniżone zastosowano w rejonach przejść dla pieszych oraz przy zjazdach. Krawężniki ułożono na podsypce cementowo-piaskowej 1:4 grubości 3 cm i ławie z oporem z betonu C12/16.

Konstrukcję nawierzchni zjazdów do posesji przyjęto z następujących warstw:

- 8 cm – warstwa ścieralna z kostki wibroprasowanej o $R_m > 60$ MPa o spoinach wypełnionych piaskiem,
- 3 cm – podsypka cementowo – piaskowa lub grys bazaltowy 2/4 mm,
- 15 cm – podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie

Podłoże określono jako G3 więc zastosowano dodatkową warstwę:

- 10 cm – ulepszone podłoże – piasek stabilizowany cementem o $R_m = 2.5$ MPa.

6. SPOSÓB ZAPEWNIENIA OSOBOM NIEPEŁNOSPRAWNYM, W SZCZEGÓLNOŚCI PORUSZAJĄCYM SIĘ NA WÓZKACH INWALIDZKICH, WARUNKÓW DO KORZYSTANIA Z OBIEKTU

Dla przedmiotowego odcinka przewidziano budowę chodników, dlatego też w celu umożliwienia osobom niepełnosprawnym swobodnego poruszania się po projektowanych ciągach pieszych zaprojektowano wykonanie krawężników obniżonych w rejonach przejść dla pieszych (chodniki i wyspy dzielące) do wysokości 2 cm.

7. ROZWIĄZANIA BUDOWLANE I INSTALACYJNO-TECHNICZNE NAWIĄZUJĄCE DO WARUNKÓW TERENU

7.1. Dowiązanie do państwowej osnowy geodezyjnej

Pomiary wysokościowe dowiązano do reperów państwowej osnowy geodezyjnej.

7.2. Rozwiązania wysokościowe

Niweletę projektowanego odcinka ul. Do Dysa zaprojektowano zgodnie z przepisami *Rozporządzenia* w nawiązaniu do istniejącego terenu. Ze względu na projekt drogowym 882/03 ul. Bursaki na południe od ul. Do Dysa zapewniono dowiązanie niwelety projektowanych ulic do rzędnych zamieszczonych w projekcie ul. Bursaki. Rozwiązania wysokościowe końca odcinka również determinuje istniejące skrzyżowanie ul. Do Dysa i al. Spółdzielczości Pracy.

Największe zastosowane pochylenie podłużne wynosi 3.3%, zaś najmniejsze 0.57%. Dla prędkości projektowej $V_p = 60$ km/h maksymalne dopuszczalne pochylenie wynosi 8% i nie zostało przekroczone.

8. ROZWIĄZANIA ZASADNICZYCH ELEMENTÓW WYPOSAŻENIA BUDOWLANO – INSTALACYJNEGO ORAZ POWIĄZANIA INSTALACJI OBIEKTU Z SIECIAMI ZEWNĘTRZNYMI

W celu poprawnego odwodnienia projektowanych ulic, chodników i ścieżek rowerowych planuje się zabudowę budowę wpustów ulicznych, z których wody będą wprowadzane do projektowanej, w ramach niniejszej inwestycji, kanalizacji deszczowej. Ponadto, celem zabezpieczenia konstrukcji nawierzchnie przed infiltracją wody przewidziana jest budowa trapezowych rowów drogowych lub ułożenie korytek betonowych (w zależności od dostępności terenu), z których,

poprzez system wpustów i studni wpadowych, wody będą odprowadzane do deszczowej kanalizacji drogowej opisanej powyżej.

Projektowana kanalizacja będzie włączana do istniejących kanałów deszczowych lub projektowanych w ramach odrębnego zadania inwestycyjnego.

9. ROZWIĄZANIA I SPOSÓB FUNKCJONOWANIA ZASADNICZYCH URZĄDZEŃ INSTALACJI TECHNICZNYCH I ICH ZESPOŁÓW TWORZĄCYCH CAŁOŚĆ TECHNICZNO – UŻYTKOWĄ

Projektowany odcinek ulicy koliduje z istniejącymi liniami uzbrojenia terenu w związku z powyższym wykonano projekty branżowe przebudowy, budowy i zabezpieczenia sieci według warunków technicznych wydanych przez właścicieli sieci.

Szczegółowe opisy przyjętych rozwiązań zawarto w projektach architektoniczno-budowlanych dla poszczególnych branż.

10. CHARAKTERYSTYKA EKOLOGICZNA OBIEKTU BUDOWLANEGO

Budowa ww. ulic wraz ze skrzyżowaniami ma na celu zapewnienie lub poprawę obsługi komunikacyjnej obszarów zgrupowań przemysłowo – składowych. Przewidziano również budowę chodników, o krawężnikach dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych i oddzielonych od jezdni pasem zieleni o szerokości 2.50 - 3.50 m. Wzdłuż północnego chodnika przy ul. Do Dysa zaprojektowano ścieżkę rowerową o szerokości 2.50 m.

Na obszarze objętym opracowaniem nie występują parki krajobrazowe, pomniki przyrody, stanowiska roślin prawnie chronionych. W otoczeniu inwestycji nie stwierdzono również występowania obiektów i obszarów chronionych z mocy ustaw Prawo wodne czy Prawo geologiczne i górnicze. Nie zlokalizowano też obiektów zabytkowych wpisanych do rejestru zabytków lub objętych ochroną konserwatorską.

W fazie realizacji inwestycji największy zakres oddziaływania na ludzi będzie miał hałas. W raporcie wskazano techniczne lub organizacyjne możliwości ich zminimalizowania. Zaproponowano również sposoby wyeliminowania innych możliwych negatywnych oddziaływań przebudowy drogi na zdrowie ludzi i środowisko przyrodnicze. Zadanie inwestycyjne wiąże się z trwałym zajęciem pod nowe drogi, chodniki i ścieżki rowerowe powierzchni biologicznie czynnej wielkości około 8, 5 ha.

Zaproponowany system odprowadzania wody opadowej do kanalizacji zabezpieczy glebę przed zalewaniem oraz zanieczyszczeniem substancjami szkodliwymi.

Z analiz prognoz dźwięku, wykonanych za pomocą programu Soundplan dla roku 2010 i 2025 wynika, że w zasięgu działania nadmiernego poziomu hałasu znajdują się budynki mieszkalne. W celu ich ochrony przed hałasem zaprojektowano przezroczyste ekrany akustyczne zlokalizowane: przy skrzyżowaniu ul. Do Dysa z ul. Choiny przy budynkach 47 i 49, w rejonie prawoskrętu z ul. Choiny w ul. Do Dysa, aż do zatoki autobusowej oraz wzdłuż ul. Do Dysa na wysokości budynku nr 35.

Wyniki modelowania zanieczyszczenia powietrza wykazały, że planowane przedsięwzięcie nie spowoduje przekroczeń dopuszczalnych wartości

Realizacja inwestycji umożliwi rozwój gospodarczy na omawianym obszarze. Dla projektowanej inwestycji nie planuje się utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

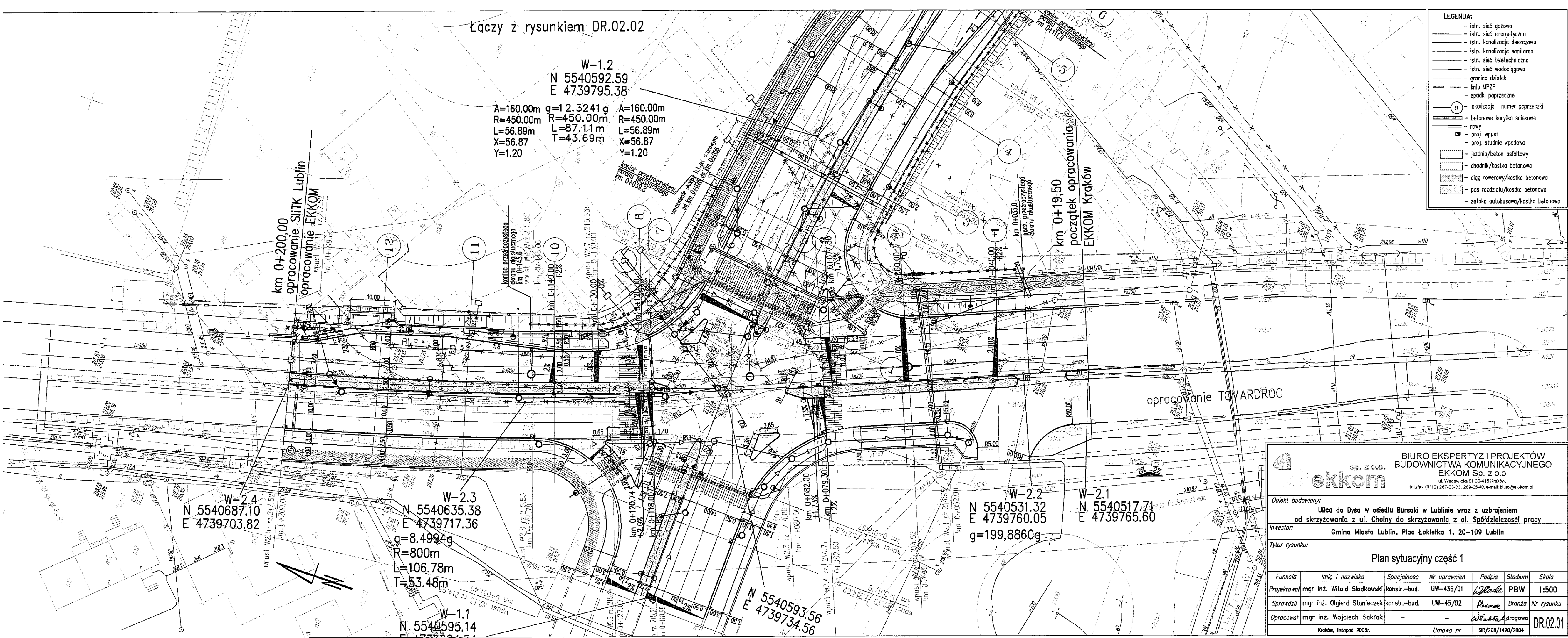
11. WARUNKI OCHRONY PRZECIWPOŻAROWEJ, ZGODNE ZE SZCZEGÓLNYMI PRZEPISAMI

Nie dotyczy projektowanego obiektu.

II. CZĘŚĆ GRAFICZNA

*Zgodny z § 11 ust. 2 Rozporządzenia MI z dnia 10.07.2003 r. w sprawie
szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. Nr 120, poz.1133)*

Rys. DR.01	Orientacja	skala 1:10000
Rys. DR.02.01.	Plan sytuacyjny – część 1	skala 1:500
Rys. DR.02.02.	Plan sytuacyjny – część 2	skala 1:500
Rys. DR.02.03.	Plan sytuacyjny – część 3	skala 1:500
Rys. DR.03.01.	Przekroje typowe - część 1	skala 1:50
Rys. DR.03.02.	Przekroje typowe - część 2	skala 1:50
Rys. DR.03.03.	Przekroje typowe - część 3	skala 1:50
Rys. DR.03.04.	Szczegóły	skala 1:25
Rys. DR.04.01.	Profil ul. Do Dysa – część 1	skala 1:50/500
Rys. DR.04.02.	Profil ul. Do Dysa – część 2	skala 1:50/500
Rys. DR.04.03.	Profil ul. Do Dysa – część 3	skala 1:50/500
Rys. DR.04.04.	Profil ul. Choiny	skala 1:50/500
Rys. DR.04.05.	Profil ul. Serwisowej 1	skala 1:50/500
Rys. DR.04.06.	Profil ul. Serwisowej 2	skala 1:50/500
Rys. DR.05.01.	Przekroje poprzeczne ul. Do Dysa - część 1	skala 1:100
Rys. DR.05.02.	Przekroje poprzeczne ul. Do Dysa - część 2	skala 1: 100
Rys. DR.05.03.	Przekroje poprzeczne ul. Do Dysa - część 3	skala 1: 100
Rys. DR.05.04.	Przekroje poprzeczne ul. Do Dysa - część 4	skala 1: 100
Rys. DR.05.05.	Przekroje poprzeczne ul. Do Dysa - część 5	skala 1: 100
Rys. DR.05.06.	Przekroje poprzeczne ul. Do Dysa - część 6	skala 1: 100
Rys. DR.05.07.	Przekroje poprzeczne ul. Do Dysa - część 7	skala 1: 100
Rys. DR.05.08.	Przekroje poprzeczne ul. Do Dysa - część 8	skala 1: 100
Rys. DR.05.09.	Przekroje poprzeczne ul. Do Dysa - część 9	skala 1: 100
Rys. DR.05.10.	Przekroje poprzeczne ul. Do Dysa - część 10	skala 1: 100
Rys. DR.05.11.	Przekroje poprzeczne ul. Do Dysa - część 11	skala 1: 100
Rys. DR.05.12.	Przekroje poprzeczne ul. Choiny - część 1	skala 1: 100
Rys. DR.05.13.	Przekroje poprzeczne ul. Choiny - część 2	skala 1: 100
Rys. DR.05.14.	Przekroje poprzeczne ul. Serwisowa 1	skala 1: 100
Rys. DR.05.15.	Przekroje poprzeczne ul. Serwisowa 2	skala 1: 100
Rys. DR.06.01.	Plan warstwiczny - skrzyżowanie ul. Do Dysa i Choiny	skala 1:500
Rys. DR.06.02.	Plan warstwiczny - skrzyżowanie ul. Do Dysa i Bocznej	skala 1:500
Rys. DR.06.03.	Plan warstwiczny - skrzyżowanie ul. Do Dysa i Stefczyka	skala 1:500
Rys. DR.06.04.	Plan warstwiczny - skrzyżowanie ul. Do Dysa i Bursaki	skala 1:500



Łączy z rysunkiem DR.02.02

W-1.2
N 5540592.59
E 4739795.38
A=160.00m R=450.00m L=56.89m X=56.87 Y=1.20
g=12.3241g R=450.00m L=87.11m T=43.69m
A=160.00m R=450.00m L=56.89m X=56.87 Y=1.20

km 0+200.00
opracowanie Sirk Lublin
opracowanie EKKOM

km 0+19.50
poczetek opracowania
EKKOM Kraków

opracowanie TOMARDROG

W-2.4
N 5540687.10
E 4739703.82

W-2.3
N 5540635.38
E 4739717.36

g=8.4994g
R=800m
L=106.78m
T=53.48m


W-1.1
N 5540595.14
E 4739795.38

W-2.2
N 5540531.32
E 4739760.05
g=199,8860g

W-2.1
N 5540517.71
E 4739765.60

N 5540593.56
E 4739734.56

- LEGENDA:
- istn. sieć gazowa
 - istn. sieć energetyczna
 - istn. kanalizacja deszczowa
 - istn. kanalizacja sanitarna
 - istn. sieć teletechniczna
 - istn. sieć wodociągowa
 - granice działek
 - linia MPZP
 - spadki poprzeczne
 - 3 lokalizacja i numer poprzeczki
 - betonowe korytka ściekowe
 - rowy
 - proj. wpust
 - proj. studnia wpadowa
 - jezdnia/beton asfaltowy
 - chodnik/kastka betonowa
 - ciąg rowerowy/kastka betonowa
 - pas rozdziálu/kastka betonowa
 - zatoka autobusowa/kastka betonowa

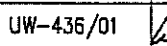
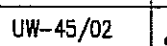
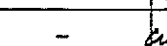


BIURO EKSPERTYZ I PROJEKTÓW
BUDOWNICTWA KOMUNIKACYJNEGO
EKKOM Sp. z o.o.
ul. Wadowicka 81, 30-415 Kraków,
tel./fax (012) 267-23-33, 269-65-40, e-mail: biuro@ek-kom.pl

Objekt budowlany:
Ulica do Dysa w osiedlu Bursaki w Lublinie wraz z uzbrojeniem
od skrzyżowania z ul. Choiny do skrzyżowania z al. Spółdzielczości pracy

Inwestor:
Gmina Miasto Lublin, Plac Łokietka 1, 20-109 Lublin

Tytuł rysunku:
Plan sytuacyjny część 1

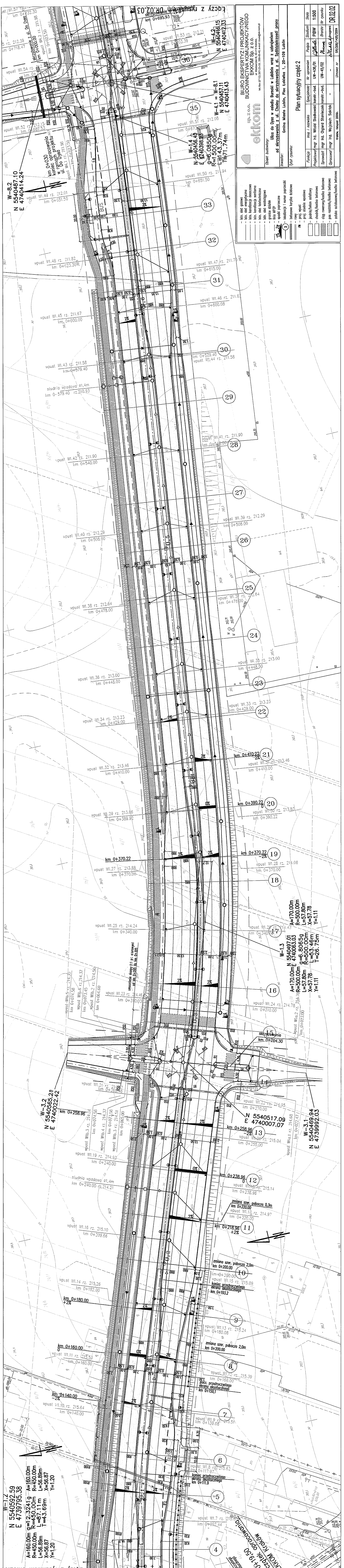
Funkcja	Imię i nazwisko	Specjalność	Nr uprawnień	Podpis	Stadium	Skala
Projektował	mgr inż. Witold Śladkowski	konstr.-bud.	UW-436/01		PBW	1:500
Sprawdził	mgr inż. Olgierd Stanciewicz	konstr.-bud.	UW-45/02		Branża	Nr rysunku
Opracował	mgr inż. Wojciech Sakta	-	-		drogowa	DR.02.01

Kraków, listopad 2006r.

Umowa nr
SIR/208/1420/2004

Łączy z rysunkiem DR.02.01

W-1.2
N 5540592.59
E 4739795.38
A=160.00m
q=12.3241g
R=450.00m
L=87.11m
X=56.87
Y=1.20

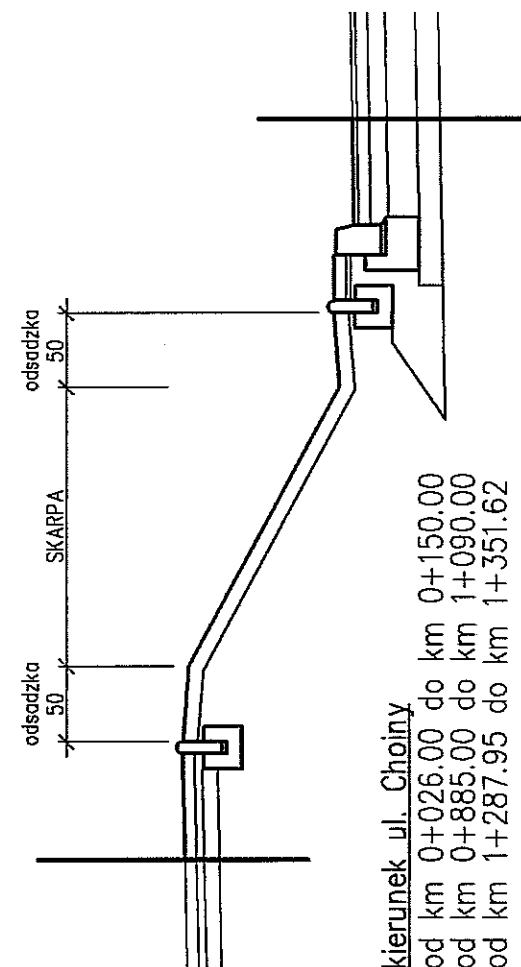
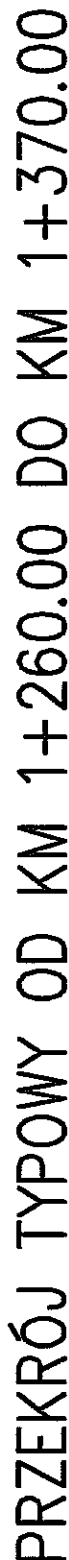


SIŁA Z O.G.

BIURO EKSPERTYZY I PROJEKTÓW
BUDOWNICTWA KOMUNIKACYJNEGO
EKKOM Sp. z o.o.

ul. Wesoła 8, 30-416 Kraków
tel. (012) 252-52-53, 252-52-54, 252-52-55, 252-52-56, 252-52-57, 252-52-58, 252-52-59, 252-52-60, 252-52-61, 252-52-62, 252-52-63, 252-52-64, 252-52-65, 252-52-66, 252-52-67, 252-52-68, 252-52-69, 252-52-70, 252-52-71, 252-52-72, 252-52-73, 252-52-74, 252-52-75, 252-52-76, 252-52-77, 252-52-78, 252-52-79, 252-52-80, 252-52-81, 252-52-82, 252-52-83, 252-52-84, 252-52-85, 252-52-86, 252-52-87, 252-52-88, 252-52-89, 252-52-90, 252-52-91, 252-52-92, 252-52-93, 252-52-94, 252-52-95, 252-52-96, 252-52-97, 252-52-98, 252-52-99, 252-53-00, 252-53-01, 252-53-02, 252-53-03, 252-53-04, 252-53-05, 252-53-06, 252-53-07, 252-53-08, 252-53-09, 252-53-10, 252-53-11, 252-53-12, 252-53-13, 252-53-14, 252-53-15, 252-53-16, 252-53-17, 252-53-18, 252-53-19, 252-53-20, 252-53-21, 252-53-22, 252-53-23, 252-53-24, 252-53-25, 252-53-26, 252-53-27, 252-53-28, 252-53-29, 252-53-30, 252-53-31, 252-53-32, 252-53-33, 252-53-34, 252-53-35, 252-53-36, 252-53-37, 252-53-38, 252-53-39, 252-53-40, 252-53-41, 252-53-42, 252-53-43, 252-53-44, 252-53-45, 252-53-46, 252-53-47, 252-53-48, 252-53-49, 252-53-50, 252-53-51, 252-53-52, 252-53-53, 252-53-54, 252-53-55, 252-53-56, 252-53-57, 252-53-58, 252-53-59, 252-53-60, 252-53-61, 252-53-62, 252-53-63, 252-53-64, 252-53-65, 252-53-66, 252-53-67, 252-53-68, 252-53-69, 252-53-70, 252-53-71, 252-53-72, 252-53-73, 252-53-74, 252-53-75, 252-53-76, 252-53-77, 252-53-78, 252-53-79, 252-53-80, 252-53-81, 252-53-82, 252-53-83, 252-53-84, 252-53-85, 252-53-86, 252-53-87, 252-53-88, 252-53-89, 252-53-90, 252-53-91, 252-53-92, 252-53-93, 252-53-94, 252-53-95, 252-53-96, 252-53-97, 252-53-98, 252-53-99, 252-54-00, 252-54-01, 252-54-02, 252-54-03, 252-54-04, 252-54-05, 252-54-06, 252-54-07, 252-54-08, 252-54-09, 252-54-10, 252-54-11, 252-54-12, 252-54-13, 252-54-14, 252-54-15, 252-54-16, 252-54-17, 252-54-18, 252-54-19, 252-54-20, 252-54-21, 252-54-22, 252-54-23, 252-54-24, 252-54-25, 252-54-26, 252-54-27, 252-54-28, 252-54-29, 252-54-30, 252-54-31, 252-54-32, 252-54-33, 252-54-34, 252-54-35, 252-54-36, 252-54-37, 252-54-38, 252-54-39, 252-54-40, 252-54-41, 252-54-42, 252-54-43, 252-54-44, 252-54-45, 252-54-46, 252-54-47, 252-54-48, 252-54-49, 252-54-50, 252-54-51, 252-54-52, 252-54-53, 252-54-54, 252-54-55, 252-54-56, 252-54-57, 252-54-58, 252-54-59, 252-54-60, 252-54-61, 252-54-62, 252-54-63, 252-54-64, 252-54-65, 252-54-66, 252-54-67, 252-54-68, 252-54-69, 252-54-70, 252-54-71, 252-54-72, 252-54-73, 252-54-74, 252-54-75, 252-54-76, 252-54-77, 252-54-78, 252-54-79, 252-54-80, 252-54-81, 252-54-82, 252-54-83, 252-54-84, 252-54-85, 252-54-86, 252-54-87, 252-54-88, 252-54-89, 252-54-90, 252-54-91, 252-54-92, 252-54-93, 252-54-94, 252-54-95, 252-54-96, 252-54-97, 252-54-98, 252-54-99, 252-55-00, 252-55-01, 252-55-02, 252-55-03, 252-55-04, 252-55-05, 252-55-06, 252-55-07, 252-55-08, 252-55-09, 252-55-10, 252-55-11, 252-55-12, 252-55-13, 252-55-14, 252-55-15, 252-55-16, 252-55-17, 252-55-18, 252-55-19, 252-55-20, 252-55-21, 252-55-22, 252-55-23, 252-55-24, 252-55-25, 252-55-26, 252-55-27, 252-55-28, 252-55-29, 252-55-30, 252-55-31, 252-55-32, 252-55-33, 252-55-34, 252-55-35, 252-55-36, 252-55-37, 252-55-38, 252-55-39, 252-55-40, 252-55-41, 252-55-42, 252-55-43, 252-55-44, 252-55-45, 252-55-46, 252-55-47, 252-55-48, 252-55-49, 252-55-50, 252-55-51, 252-55-52, 252-55-53, 252-55-54, 252-55-55, 252-55-56, 252-55-57, 252-55-58, 252-55-59, 252-55-60, 252-55-61, 252-55-62, 252-55-63, 252-55-64, 252-55-65, 252-55-66, 252-55-67, 252-55-68, 252-55-69, 252-55-70, 252-55-71, 252-55-72, 252-55-73, 252-55-74, 252-55-75, 252-55-76, 252-55-77, 252-55-78, 252-55-79, 252-55-80, 252-55-81, 252-55-82, 252-55-83, 252-55-84, 252-55-85, 252-55-86, 252-55-87, 252-55-88, 252-55-89, 252-55-90, 252-55-91, 252-55-92, 252-55-93, 252-55-94, 252-55-95, 252-55-96, 252-55-97, 252-55-98, 252-55-99, 252-56-00, 252-56-01, 252-56-02, 252-56-03, 252-56-04, 252-56-05, 252-56-06, 252-56-07, 252-56-08, 252-56-09, 252-56-10, 252-56-11, 252-56-12, 252-56-13, 252-56-14, 252-56-15, 252-56-16, 252-56-17, 252-56-18, 252-56-19, 252-56-20, 252-56-21, 252-56-22, 252-56-23, 252-56-24, 252-56-25, 252-56-26, 252-56-27, 252-56-28, 252-56-29, 252-56-30, 252-56-31, 252-56-32, 252-56-33, 252-56-34, 252-56-35, 252-56-36, 252-56-37, 252-56-38, 252-56-39, 252-56-40, 252-56-41, 252-56-42, 252-56-43, 252-56-44, 252-56-45, 252-56-46, 252-56-47, 252-56-48, 252-56-49, 252-56-50, 252-56-51, 252-56-52, 252-56-53, 252-56-54, 252-56-55, 252-56-56, 252-56-57, 252-56-58, 252-56-59, 252-56-60, 252-56-61, 252-56-62, 252-56-63, 252-56-64, 252-56-65, 252-56-66, 252-56-67, 252-56-68, 252-56-69, 252-56-70, 252-56-71, 252-56-72, 252-56-73, 252-56-74, 252-56-75, 252-56-76, 252-56-77, 252-56-78, 252-56-79, 252-56-80, 252-56-81, 252-56-82, 252-56-83, 252-56-84, 252-56-85, 252-56-86, 252-56-87, 252-56-88, 252-56-89, 252-56-90, 252-56-91, 252-56-92, 252-56-93, 252-56-94, 252-56-95, 252-56-96, 252-56-97, 252-56-98, 252-56-99, 252-57-00, 252-57-01, 252-57-02, 252-57-03, 252-57-04, 252-57-05, 252-57-06, 252-57-07, 252-57-08, 252-57-09, 252-57-10, 252-57-11, 252-57-12, 252-57-13, 252-57-14, 252-57-15, 252-57-16, 252-57-17, 252-57-18, 252-57-19, 252-57-20, 252-57-21, 252-57-22, 252-57-23, 252-57-24, 252-57-25, 252-57-26, 252-57-27, 252-57-28, 252-57-29, 252-57-30, 252-57-31, 252-57-32, 252-57-33, 252-57-34, 252-57-35, 252-57-36, 252-57-37, 252-57-38, 252-57-39, 252-57-40, 252-57-41, 252-57-42, 252-57-43, 252-57-44, 252-57-45, 252-57-46, 252-57-47, 252-57-48, 252-57-49, 252-57-50, 252-57-51, 252-57-52, 252-57-53, 252-57-54, 252-57-55, 252-57-56, 252-57-57, 252-57-58, 252-57-59, 252-57-60, 252-57-61, 252-57-62, 252-57-63, 252-57-64, 252-57-65, 252-57-66, 252-57-67, 252-57-68, 252-57-69, 252-57-70, 252-57-71, 252-57-72, 252-57-73, 252-57-74, 252-57-75, 252-57-76, 252-57-77, 252-57-78, 252-57-79, 252-57-80, 252-57-81, 252-57-82, 252-57-83, 252-57-84, 252-57-85, 252-57-86, 252-57-87, 252-57-88, 252-57-89, 252-57-90, 252-57-91, 252-57-92, 252-57-93, 252-57-94, 252-57-95, 252-57-96, 252-57-97, 252-57-98, 252-57-99, 252-58-00, 252-58-01, 252-58-02, 252-58-03, 252-58-04, 252-58-05, 252-58-06, 252-58-07, 252-58-08, 252-58-09, 252-58-10, 252-58-11, 252-58-12, 252-58-13, 252-58-14, 252-58-15, 252-58-16, 252-58-17, 252-58-18, 252-58-19, 252-58-20, 252-58-21, 252-58-22, 252-58-23, 252-58-24, 252-58-25, 252-58-26, 252-58-27, 252-58-28, 252-58-29, 252-58-30, 252-58-31, 252-58-32, 252-58-33, 252-58-34, 252-58-35, 252-58-36, 252-58-37, 252-58-38, 252-58-39, 252-58-40, 252-58-41, 252-58-42, 252-58-43, 252-58-44, 252-58-45, 252-58-46, 252-58-47, 252-58-48, 252-58-49, 252-58-50, 252-58-51, 252-58-52, 252-58-53, 252-58-54, 252-58-55, 252-58-56, 252-58-57, 252-58-58, 252-58-59, 252-58-60, 252-58-61, 252-58-62, 252-58-63, 252-58-64, 252-58-65, 252-58-66, 252-58-67, 252-58-68, 252-58-69, 252-58-70, 252-58-71, 252-58-72, 252-58-73, 252-58-74, 252-58-75, 252-58-76, 252-58-77, 252-58-78, 252-58-79, 252-58-80, 252-58-81, 252-58-82, 252-58-83, 252-58-84, 252-58-85, 252-58-86, 252-58-87, 252-58-88, 252-58-89, 252-58-90, 252-58-91, 252-58-92, 252-58-93, 252-58-94, 252-58-95, 252-58-96, 252-58-97, 252-58-98, 252-58-99, 252-59-00, 252-59-01, 252-59-02, 252-59-03, 252-59-04, 252-59-05, 252-59-06, 252-59-07, 252-59-08, 252-59-09, 252-59-10, 252-59-11, 252-59-12, 252-59-13, 252-59-14, 252-59-15, 252-59-16, 252-59-17, 252-59-18, 252-59-19, 252-59-20, 252-59-21, 252-59-22, 252-59-23, 252-59-24, 252-59-25, 252-59-26, 252-59-27, 252-59-28, 252-59-29, 252-59-30, 252-59-31, 252-59-32, 252-59-33, 252-59-34, 252-59-35, 252-59-36, 252-59-37, 252-59-38, 252-59-39, 252-59-40, 252-59-41, 252-59-42, 252-59-43, 252-59-44, 252-59-45, 252-59-46, 252-59-47, 252-59-48, 252-59-49, 252-59-50, 252-59-51, 252-59-52, 252-59-53, 252-59-54, 252-59-55, 252-59-56, 252-59-57, 252-59-58, 252-59-59, 252-59-60, 252-59-61, 252-59-62, 252-59-63, 252-59-64, 252-59-65, 252-59-66, 252-59-67, 252-59-68, 252-59-69, 252-59-70, 252-59-71, 252-59-72, 252-59-73, 252-59-74, 252-59-75, 252-59-76, 252-59-77, 252-59-78, 252-59-79, 252-59-80, 252-59-81, 252-59-82, 252-59-83, 252-59-84, 252-59-85, 252-59-86, 252-59-87, 252-59-88, 252-59-89, 252-59-90, 252-59-91, 252-59-92, 252-59-93, 252-59-94, 252-59-95, 252-59-96, 252-59-97, 252-59-98, 252-59-99, 252-60-00, 252-60-01, 252-60-02, 252-60-03, 252-60-04, 252-60-05, 252-60-06, 252-60-07, 252-60-08, 252-60-09, 252-60-10, 252-60-11, 252-60-12, 252-60-13, 252-60-14, 252-60-15, 252-60-16, 252-60-17, 252-60-18, 252-60-19, 252-60-20, 252-60-21, 252-60-22, 252-60-23, 252-60-24, 252-60-25, 252-60-26, 252-60-27, 252-60-28, 252-60-29, 252-60-30, 252-60-31, 252-60-32, 252-60-33, 252-60-34, 252-60-35, 252-60-36, 252-60-37, 252-60-38, 252-60-39, 252-60-40, 252-60-41, 252-60-42, 252-60-43, 252-60-44, 252-60-45, 252-60-46, 252-60-47, 252-60-48, 252-60-49, 252-60-50, 252-60-51, 252-60-52, 252-60-53, 252-60-54, 252-60-55, 252-60-56, 252-60-57, 252-60-58, 252-60-59, 252-60-60, 252-60-61, 252-60-62, 252-60-63, 252-60-64, 252-60-65, 252-60-66, 252-60-67, 252-60-68, 252-60-69, 252-60-70, 252-60-71, 252-60-72, 252-60-73, 252-60-74, 252-60-75, 252-60-76, 252-60-77, 252-60-78, 252-60-79, 252-60-80, 252-60-81, 252-60-82, 252-60-83, 252-60-84, 252-60-85, 252-60-86, 252-60-87, 252-60-88, 252-60-89, 252-60-90, 252-60-91, 252-60-92, 252-60-93, 252-60-94, 252-60-95, 252-60-96, 252-60-97, 252-60-98, 252-60-99, 252-61-00, 252-61-01, 252-61-02, 252-61-03, 252-61-04, 252-61-05, 252-61-06, 252-61-07, 252-61-08, 252-61-09, 252-61-10, 252-61-11, 252-61-12, 252-61-13, 252-61-14, 252-61-15, 252-61-16, 252-61-17, 252-61-18, 252-61-19, 252-61-20, 252-61-21, 252-61-22, 252-61-23, 252-61-24, 252-61-25, 252-61-26, 252-61-27, 252-61-28, 252-61-29, 252-61-30, 252-61-31, 252-61-32, 252-61-33, 252-61-34, 252-61-35, 252-61-36, 252-61-37, 252-61-38, 252-61-39, 252-61-40, 252-61-41, 252-61-42, 252-61-43, 252-61-44, 252-61-45, 252-61-46, 252-61-47, 252-61-48, 252-61-49, 252-61-50, 252-61-51, 252-61-52, 252-61-53, 252-61-54, 252-61-55, 252-61-56, 252-61-57, 252-61-58, 252-61-59, 252-61-60, 252-61-61, 252-61-62, 252-61-63, 252-61-64, 252-61-65, 252-61-66, 252-61-67, 252-61-68, 252-61-69, 252-61-70, 252-61-71, 252-61-72, 252-61-73, 252-61-74, 252-61-75, 252-61-76, 252-61-77, 252-61-78, 252-61-79, 252-61-80, 252-61-81, 252-61-82, 252-61-83, 252-61-84, 252-61-85, 252-61-86, 252-61-87, 252-61-88, 252-61-89, 252-61-90, 252-61-91, 252-61-92, 252-61-93, 252-61-94, 252-61-95, 252-61-96, 252-61-97, 252-61-98, 252-61-99, 252-62-00, 252-62-01, 252-62-02, 252-62-03, 252-62-04, 252-62-05, 252-62-06, 252-62-07, 252-62-08, 252-62-09, 252-62-10, 252-62-11, 252-62-12, 252-62-13, 252-62-14, 252-62-15, 252-62-16, 252-62-17, 252-62-18, 252-62-19, 252-62-20, 252-62-21, 252-62-22, 252-62-23, 252-62-24, 252-62-25, 252-62-26, 252-62-27, 252-62-28, 252-62-29, 252-62-30, 252-62-31, 252-62-32, 252-62-33, 252-62-34, 252-62-35, 252-62-36, 252-62-37, 252-62-38, 252-62-39, 252-62-40, 252-62-41, 252-62-42, 252-62-43, 252-62-44, 252-62-45, 252-62-46, 252-62-47, 252-62-48, 252-62-49, 252-62-50, 252-62-51, 252-62-52, 252-62-53, 252-62-54, 252-62-55, 252-62-56, 252-62-57, 252-62-58, 252-62-59, 252-62-60, 252-62-61, 252-62-62, 252-62-63, 252-62-64, 252-62-65, 252-62-66, 252-62-67, 252-62-68, 252-62-69, 252-62-70, 252-62-71, 252-62-72, 252-62-73, 252-62-74, 252-62-75, 252-62-76, 252-62-77, 252-62-78, 252-62-79, 252-62-80, 252-62-81, 252-62-82, 252-62-83, 252-62-84, 252-62-85, 252-62-86, 252-62-87, 252-62-88, 252-62-89, 252-62-90, 252-62-91, 252-62-92, 252-62-93, 252-62-94, 252-62-95, 252-62-96, 252-62-97, 252-62-98, 252-62-99, 252-63-00, 252-63-01, 252-63-02, 252-63-03, 252-63-04, 252-63-05, 252-63-06, 252-63-07, 252-63-08, 252-63-09, 252-63-10, 252-63-11, 252-63-12, 252-63-13, 252-63-14, 252-63-15, 252-63-16, 252-63-17, 252-63-18, 25

PRZEKRÓJ TYPOWY OD KM 0+013.00 DO KM 1+260.00



Funkcja	Imię i nazwisko	Specjalność	Nr uprawnień	Podpis	Stadium	Skala
Projektował	mgr inż. Witold Sładkowski	konstr.-bud.	UW-436/01	<i>[Podpis]</i>	PBW	1:50
Sprawdził	mgr. inż. Olgierd STANIECZEK	konstr.-bud.	UW-45/02	<i>[Podpis]</i>	Branoza	Nr rysunku
Opracował	mgr inż. Wojciech Saktak	-	-	<i>[Podpis]</i>	Adrogowa	DR.03.01

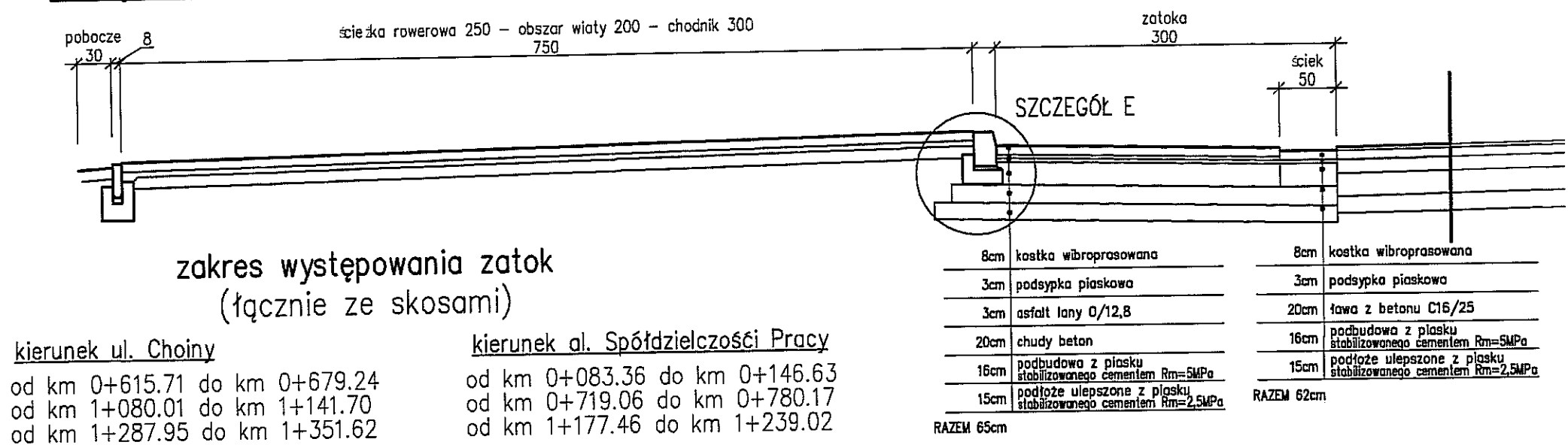
Kraków, listopad 2006r.

SIR/2006/1120/2004

Kraków, listopad 2006r.

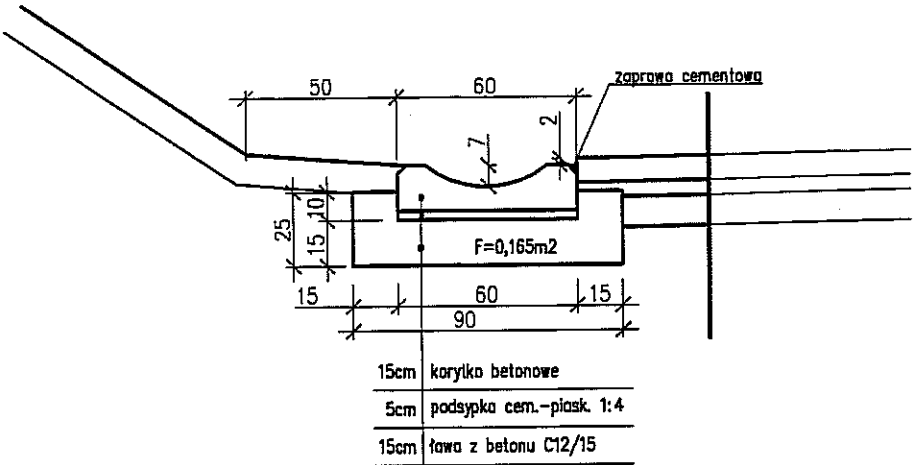
DR.03.01

ROZWIĄZANIE Z ZATOKĄ AUTOBUSOWĄ

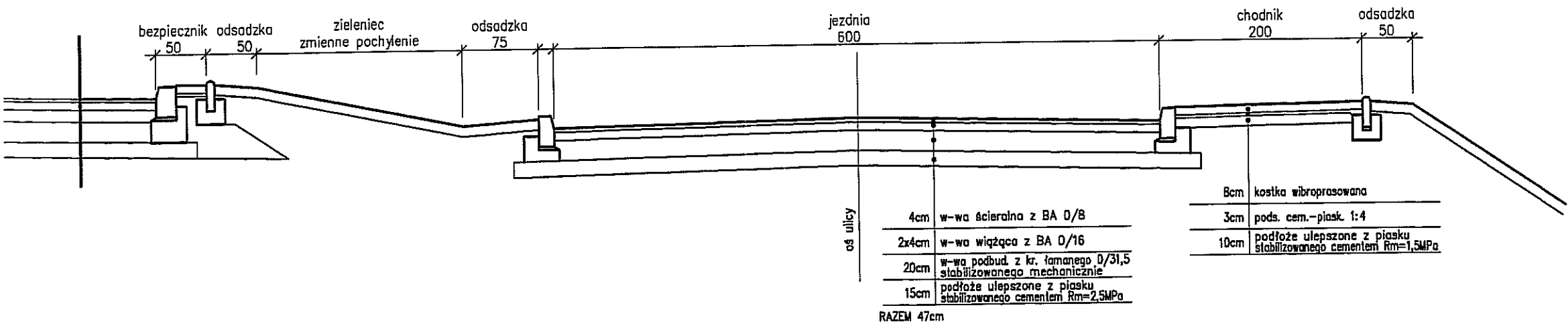


wariant dowiązania do terenu z korytkiem
korytka przy krawędzi chodnika 1:25

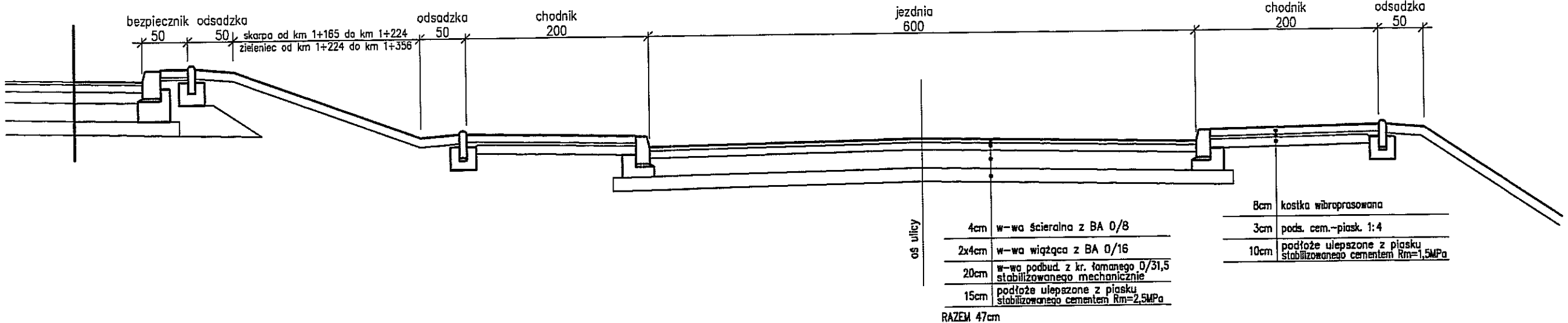
kierunek ul. Choiny
od km 0+266.20 do km 0+350.00
od km 0+940.20 do km 0+966.50
od km 1+080.00 do km 1+366.20



rozwiązanie przy jezdni serwisowej nr 1
od km 1+145.45 do km 1+150.00



rozwiązanie przy jezdni serwisowej nr 2
od km 1+165.00 do km 1+356.00



**BIURO EKSPERTYZ I PROJEKTÓW
BUDOWNICTWA KOMUNIKACYJNEGO
EKKOM Sp. z o.o.**
ul. Wadowicka 81, 30-415 Kraków,
tel./fax (0+12) 287-23-33, 269-65-40, e-mail: biuro@ek-kom.pl

Nazwa opracowania: Ulica do Dysa w osiedlu Bursaki w Lublinie wraz z uzbrojeniem
od skrzyżowania z ul. Choiny do skrzyżowania z al. Spółdzielczości pracy

Inwestor: Gmina Miasto Lublin, Plac Łokietka 1, 20-109 Lublin

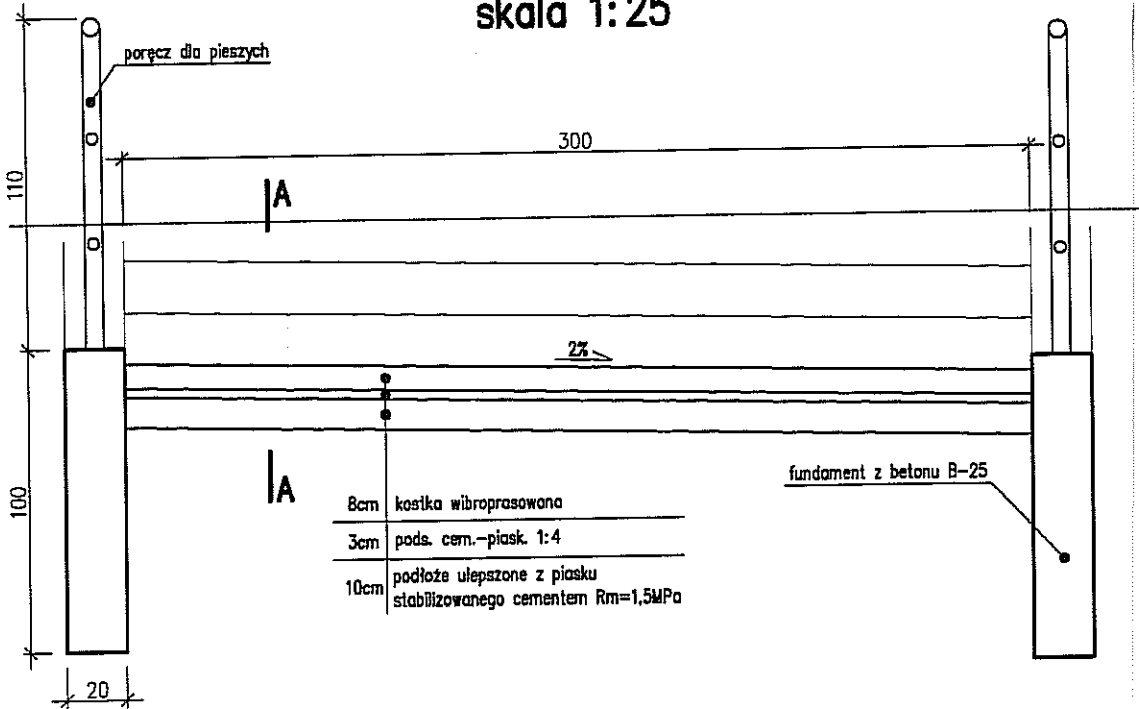
Tytuł rysunku: Przekroje typowe - część 2

Funkcja	Imię i nazwisko	Specjalność	Nr uprawnień	Podpis	Stadium	Skala
Projektował	mgr inż. Witold Sładowski	konstr.-bud.	UW-436/01	<i>W. Sładowski</i>	PBW	1:50(25)
Sprawdził	mgr inż. Olgierd STANIECZEK	konstr.-bud.	UW-45/02	<i>O. Stanieczonek</i>	Branża	Nr rysunku
Opracował	mgr inż. Wojciech Saktak	-	-	<i>W. Saktak</i>	drogowa	DR.03.02

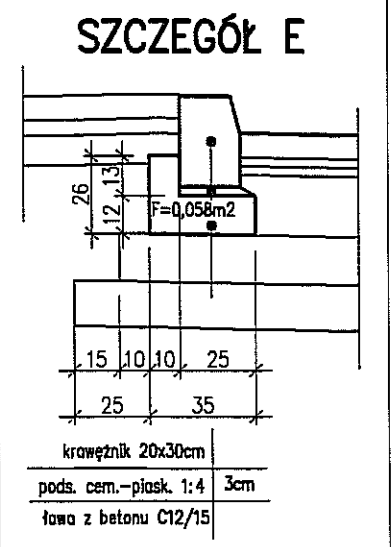
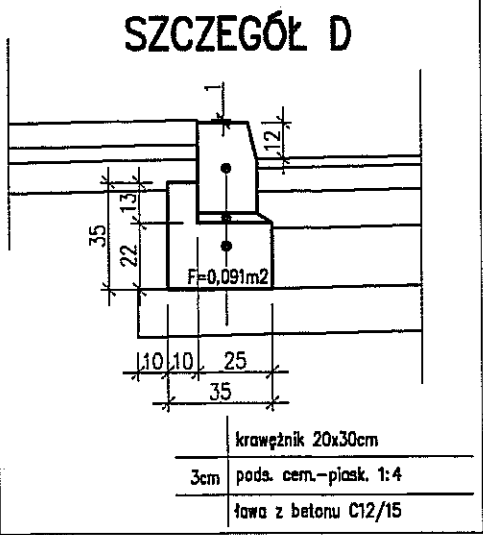
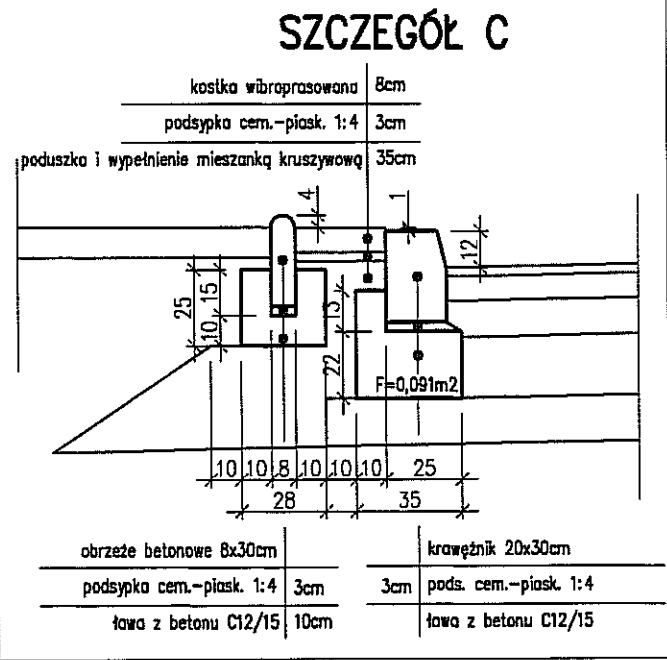
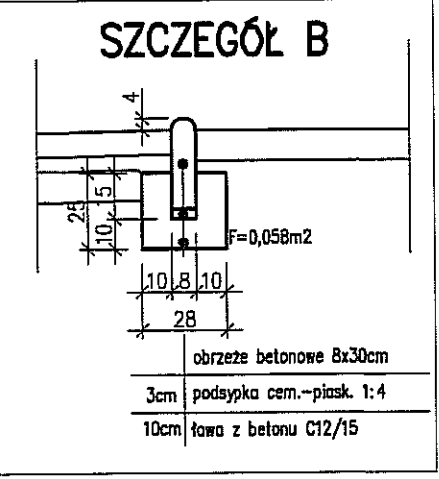
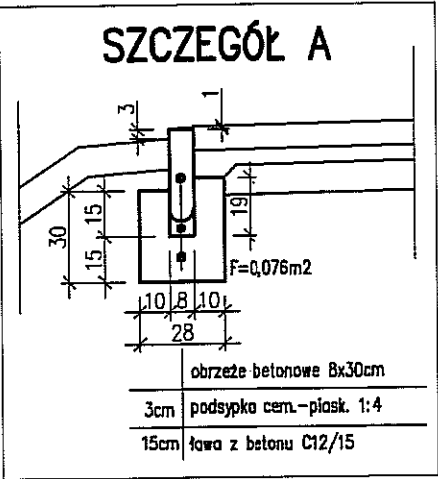
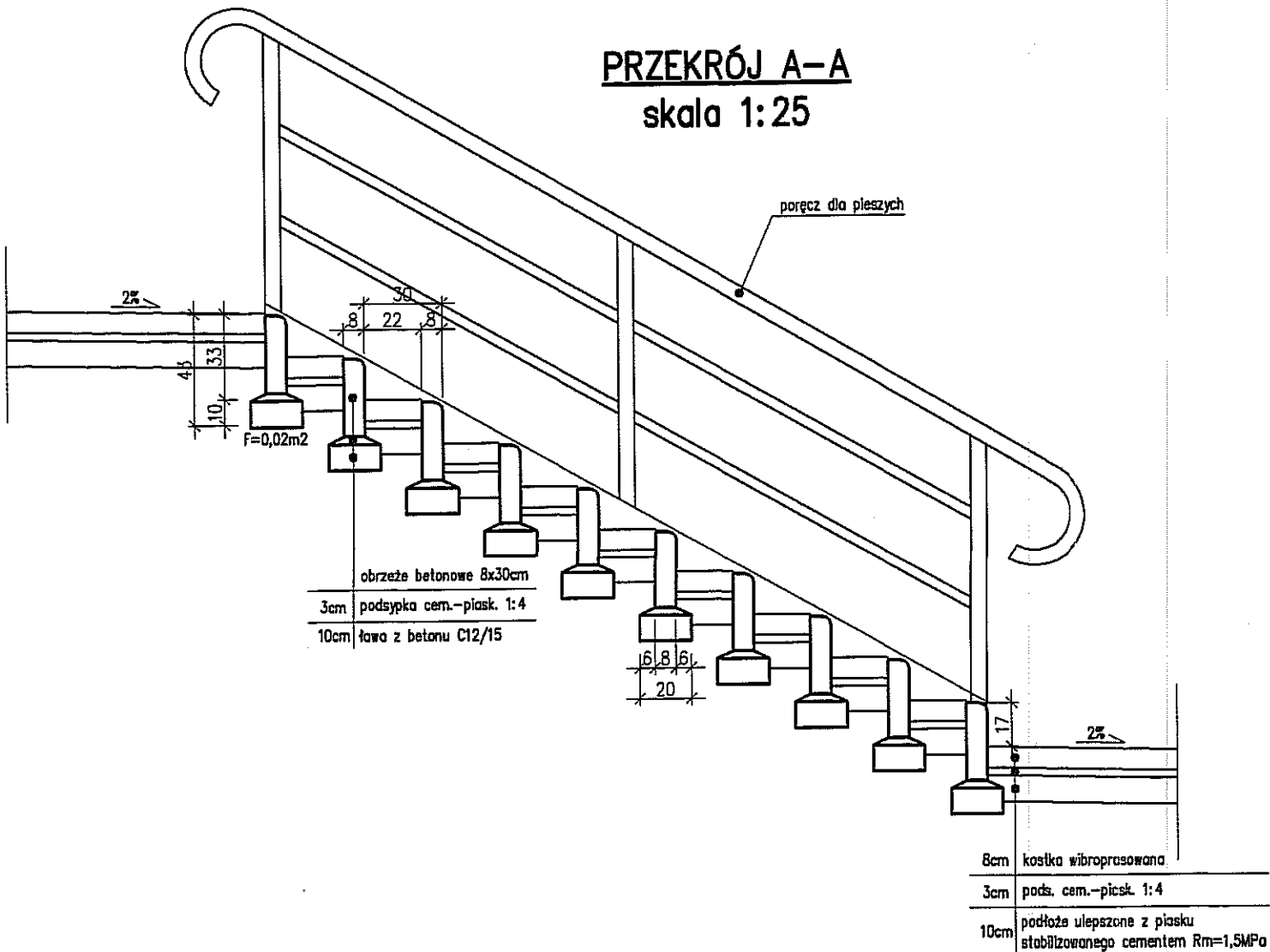
Kraków, listopad 2005r. Umowa nr SIR/208/1420/2004

SZCZEGÓŁ ROZWIĄZANIA SCHODÓW TERENOWYCH

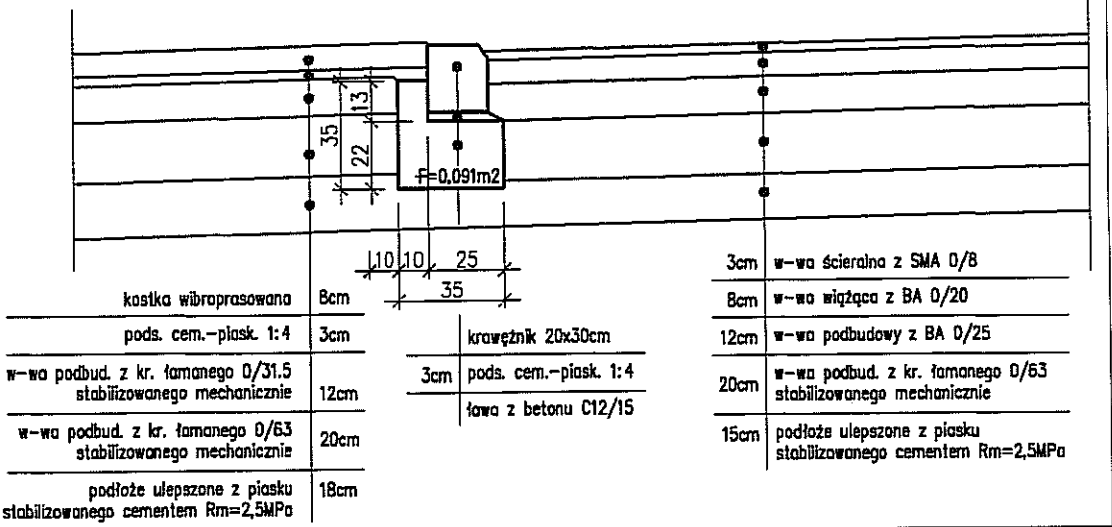
Przekrój poprzeczny
skala 1:25



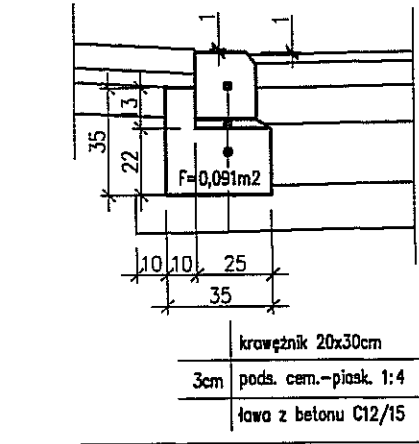
PRZĘKRÓJ A-A
skala 1:25



szczegóły przejazdnej powierzchni wybrukowanej
na skrzyżowaniu ul. Do Dysa z ul. Bursaki



szczegóły krawężnika
na przejściu dla pieszych



BIURO EKSPERTYZ I PROJEKTÓW
BUDOWNICTWA KOMUNIKACYJNEGO
EKKOM Sp. z o.o.
ul. Włodowska 61, 30-415 Kraków,
tel./fax (0*12) 267-23-33, 269-65-40, e-mail: biuro@ek-kom.pl

Nazwa opracowania: Ulica do Dysa w osiedlu Bursaki w Lublinie wraz z uzbrojeniem od skrzyżowania z ul. Choiny do skrzyżowania z al. Spółdzielczości pracy

Inwestor: Gmina Miasto Lublin, Plac Łokietka 1, 20-109 Lublin

Tytuł rysunku: Szczegóły

Funkcja	Imię i nazwisko	Specjalność	Nr uprawnień	Podpis	Stadium	Ska
Projektował	mgr inż. Witold Śladkowski	konstr.-bud.	UW-436/01	<i>W. Śladkowski</i>	PBW	1:1
Sprawdził	mgr inż. Olgierd STANIECZEK	konstr.-bud.	UW-45/02	<i>O. Stanieczonek</i>	Branża	Nr rys
Opracował	mgr inż. Wojciech Sakłak	-	-	<i>W. Sakłak</i>	drogowa	DR.

Kraków, listopad 2006r. Umowa nr SIR/208/1420/2004

<i>Funkcja</i>	<i>linia i nozisko</i>	<i>Specjalność</i>	<i>Nr uprawnień</i>	<i>Podpis</i>	<i>Nr rys.</i>	<i>Skala</i>	<i>Stadium</i>	<i>Brzoza</i>	<i>Ułomna nr</i>
<i>Projektant</i>	<i>mgr inż. Witold SŁADKOWSKI</i>	<i>konstr.-bud</i>	<i>UW-436/01</i>	<i>Podpis</i>	<i>DR.04.01</i>	<i>1:50/500</i>	<i>PB</i>	<i>drogowa</i>	<i>SIR/208/1420/2004</i>
<i>Sprzedaż</i>	<i>mgr inż. Olgierd STANIECZEK</i>	<i>konstr.-bud</i>	<i>UW-45/02</i>	<i>Podpis</i>	<i>DR.04.01</i>	<i>1:50/500</i>	<i>PB</i>	<i>drogowa</i>	<i>Kraków, listopad 2006 r.</i>

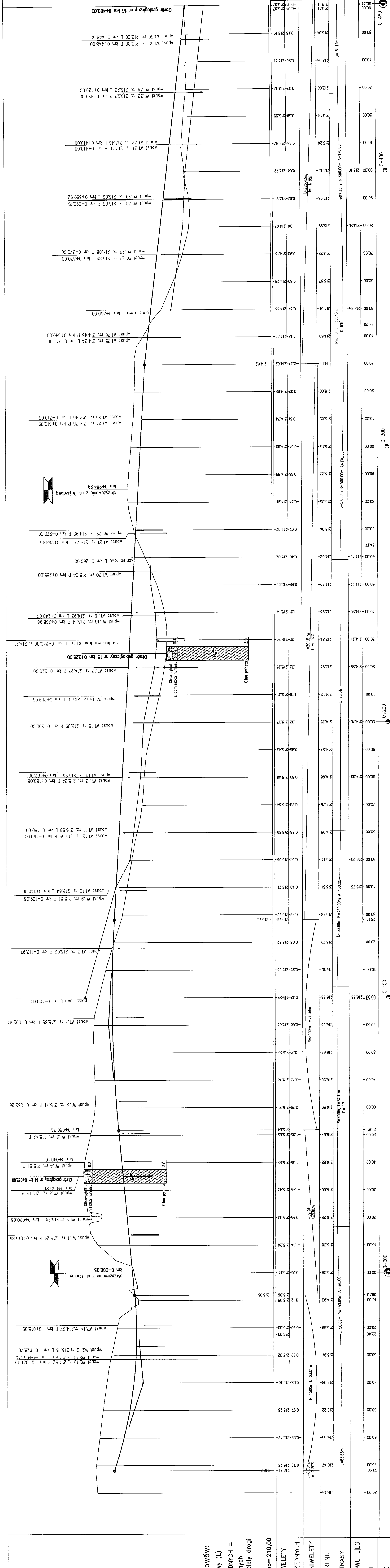
<i>Nazwa opracowania:</i>	<i>Projekt budowlany ulicy Do Dysa w os. Burszki w Lublinie wraz z uzbrojeniem od skrzyżowania z ul. Chojny do skrzyżowania z Al. Spółdzielczości Pracy</i>
<i>Inwestor:</i>	<i>Gminio Lublin – Wydział Strategii i Rozwoju Urzędu Miasta Lublin</i>

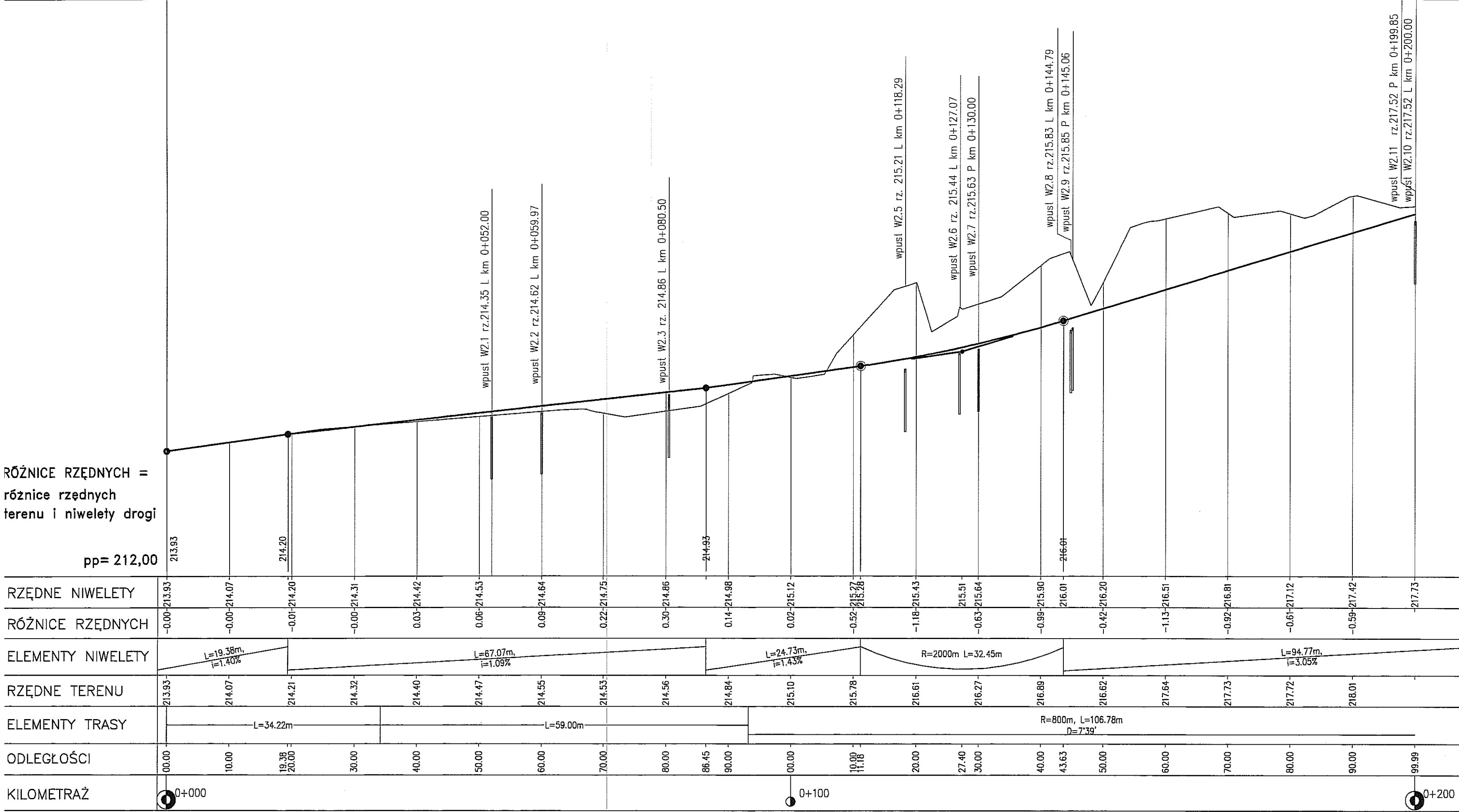
BIURO EKSPERTYZY I PROJEKTÓW BUDOWNICTWA KOMUNIKACYJNEGO EKKOM Sp. z o.o.


30-415 Kraków, ul. Wodowicka 81, tel./fax (0+12) 267-23-33, 269-65-40

tytuł rysunku:

Profil ul. Do Dysa – część 1







sp. z o.o.
ekkom

BIURO EKSPERTYZ I PROJEKTÓW BUDOWNICTWA KOMUNIKACYJNEGO "EKKOM" Sp. z o.o.

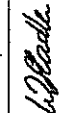
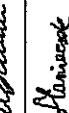
30-415 Kraków, ul. Wadowicka 8i, tel./fax (0*12) 267-23-33, 269-65-40

Nazwa opracowania:
Projekt budowlany ulicy Do Dysa w os. Burski w Lublinie wraz z uzbrojeniem
od skrzyżowania z ul. Choiny do skrzyżowania z Al. Spółdzielczości Pracy

Inwestor:
Gmina Lublin – Wydział Strategii i Rozwoju Urzędu Miasta Lublin

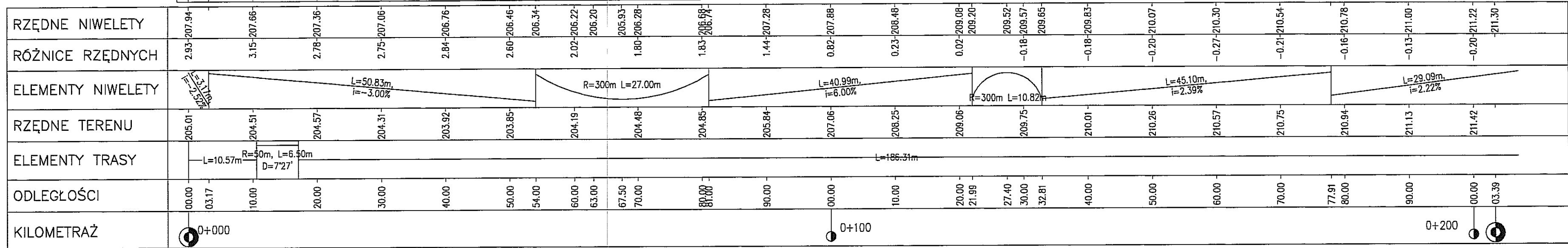
Tytuł rysunku:


Profil ul. Choiny

Funkcja	Imię i nazwisko	Specjalność	Nr uprawnień	Podpis	Nr rys.	Skala	Stadium	Branża	Umowa nr
Projektował	mgr inż. Witold SLADKOWSKI	konstr.-bud.	UW-436/01		DR.04.04	1:50/500	PB	drogowa	SIR/208/1420/2004
Sprawdził	mgr inż. Olgierd STANIECZEK	konstr.-bud.	UW-45/02						Kraków, listopad 2006 r.

RÓŻNICE RZĘDNYCH =
różnice rzędnych
terenu i niwelety drogi

pp= 203,00



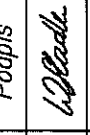
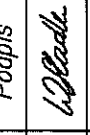


BIURO EKSPERTYZ I PROJEKTÓW BUDOWNICTWA KOMUNIKACYJNEGO EKKOM Sp. z o.o.
30-415 Kraków, ul. Wodowicka 8I, tel./fax (0*12) 267-23-33, 269-65-40

Nazwa opracowania:
Projekt budowlany ulicy Do Dysa w os. Bursaki w Lublinie wraz z uzbrojeniem od skrzyżowania z ul. Chojny do skrzyżowania z Al. Spółdzielczości Pracy

Investor:
Gmina Lublin – Wydział Strategii i Rozwoju Urzędu Miasta Lublin

Tytuł rysunku:
Profil ul. Serwisowej 2

Funkcja	Imię i nazwisko	Specjalność	Nr uprawnień	Podpis	Nr rys.	Skala	Stadium	Branża	Umowa nr
Projektował	mgr inż. Witold ŚLADKOWSKI	konstr.-bud.	UW-436/01		DR.04.06	1:50/500	PB	drogowa	SIR/208/1420/2004
Sprawdził	mgr inż. Olgierd STANIECZEK	konstr.-bud.	UW-45/02						Kraków, listopad 2006 r.

Sprowadził	mgr inż. Olgierd STANIECZEK	konstr.-bud.	UW-45/02	<i>Podpis</i>	DR.05.08	1:100	PBW	drogowa	Umowa nr
Projekował	mgr inż. Witold SŁADKOWSKI	konstr.-bud.	UW-436/01	<i>Podpis</i>	Nr rys.	Skala	Stadium	Brzoza	
Funckja	Imię i nazwisko	Specjalność	Nr uprawnień	Podpis	Nr rys.	Skala	Stadium	Brzoza	Umowa nr

Przekroje poprzeczne ul. do Dłsa – część 8

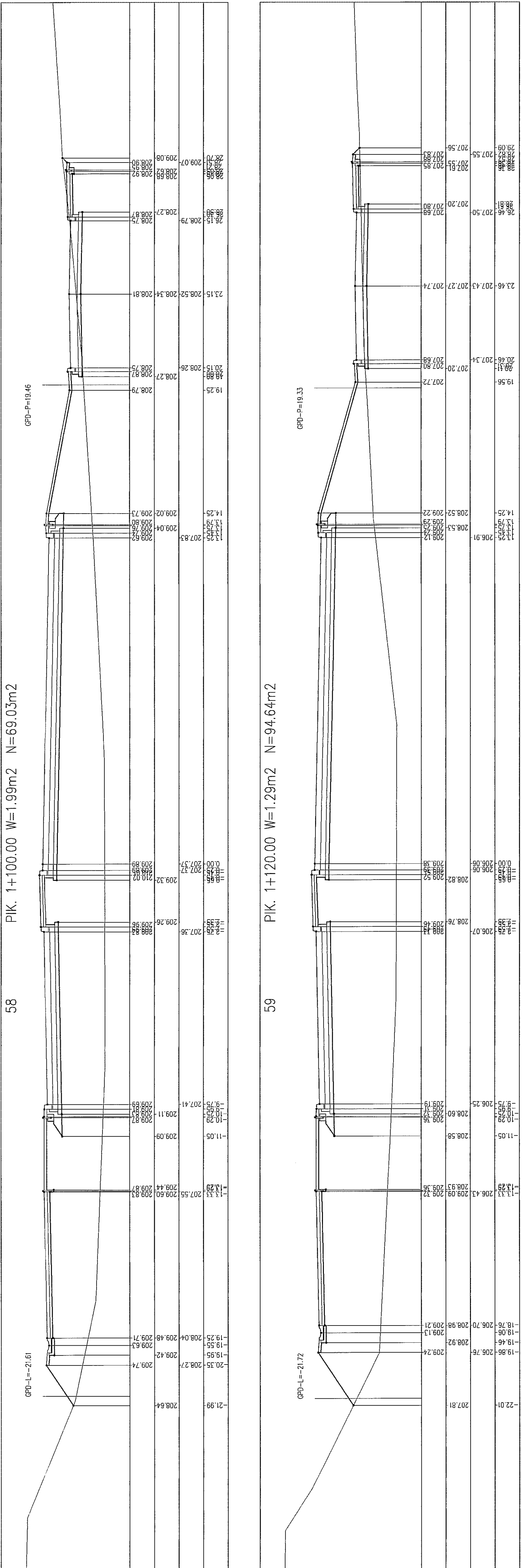
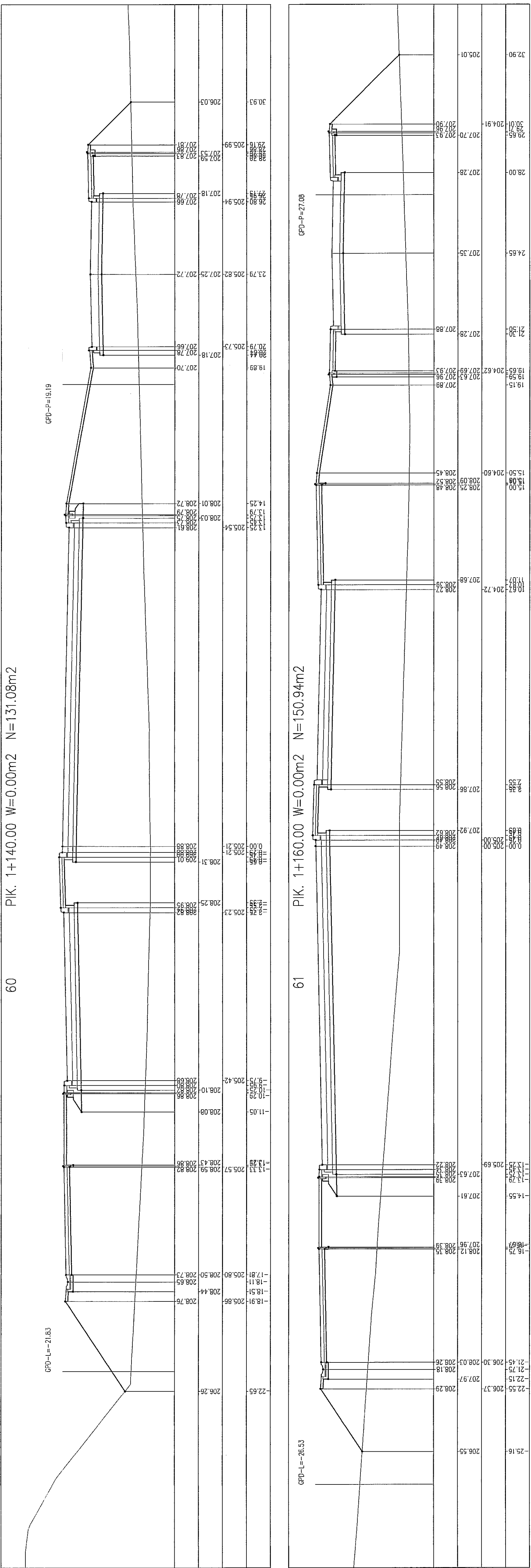
Ulica do Dłsa w osiedlu Burski w Lublinie wraz z uzbrojeniem od skrzyżowania z ul. Chłopy do skrzyżowania z ul. Spółdzielczości pracy

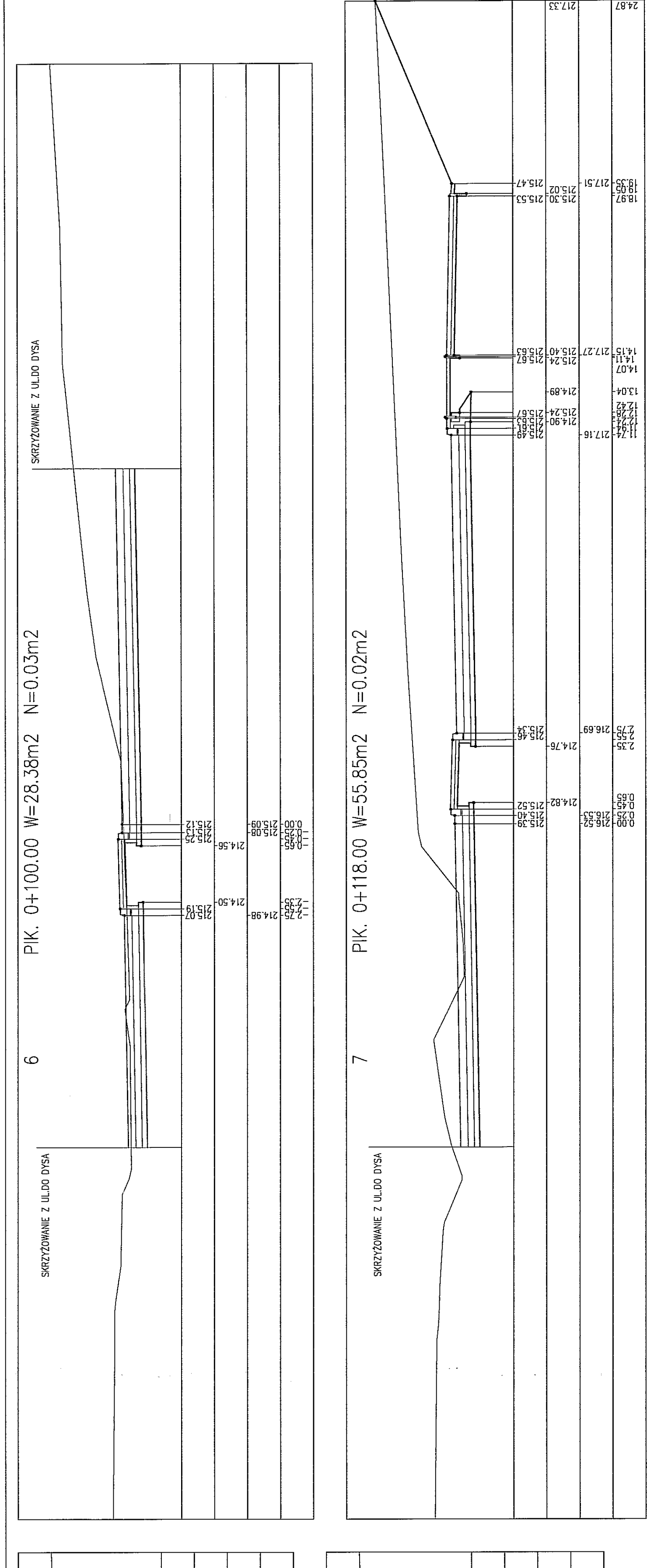
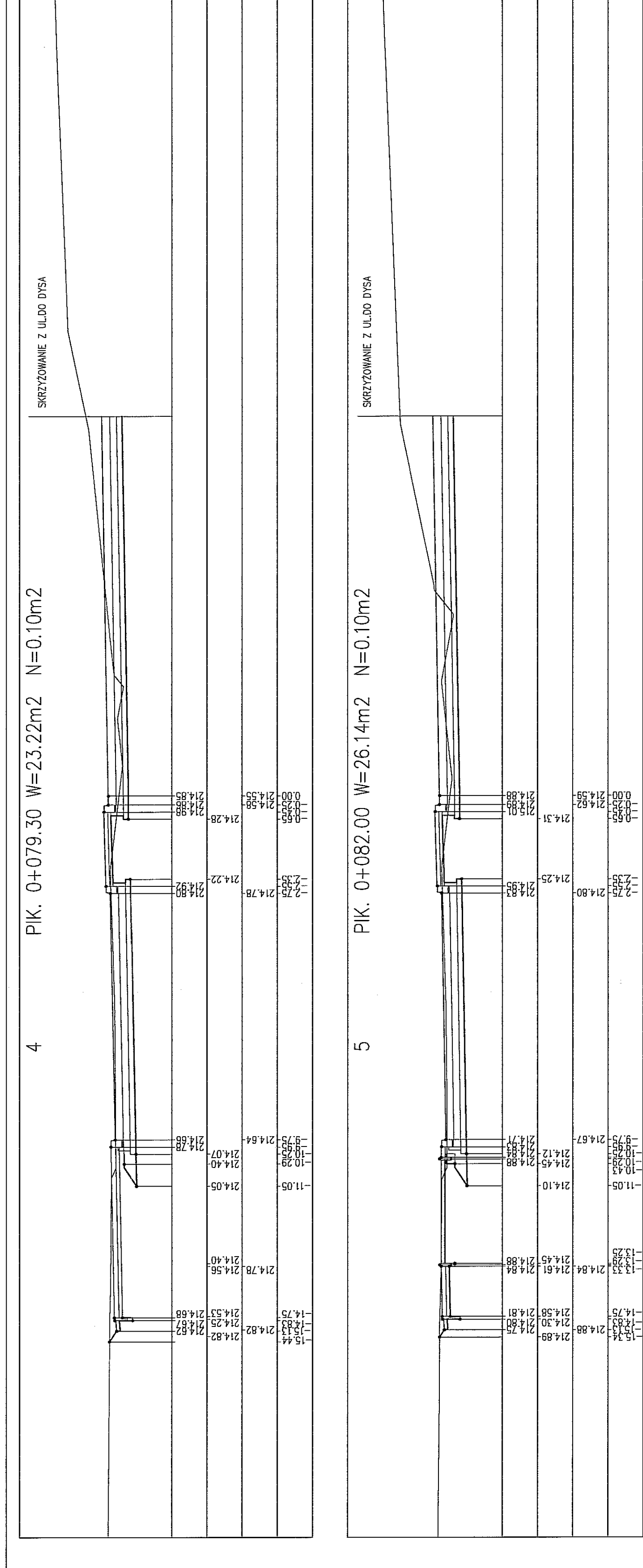
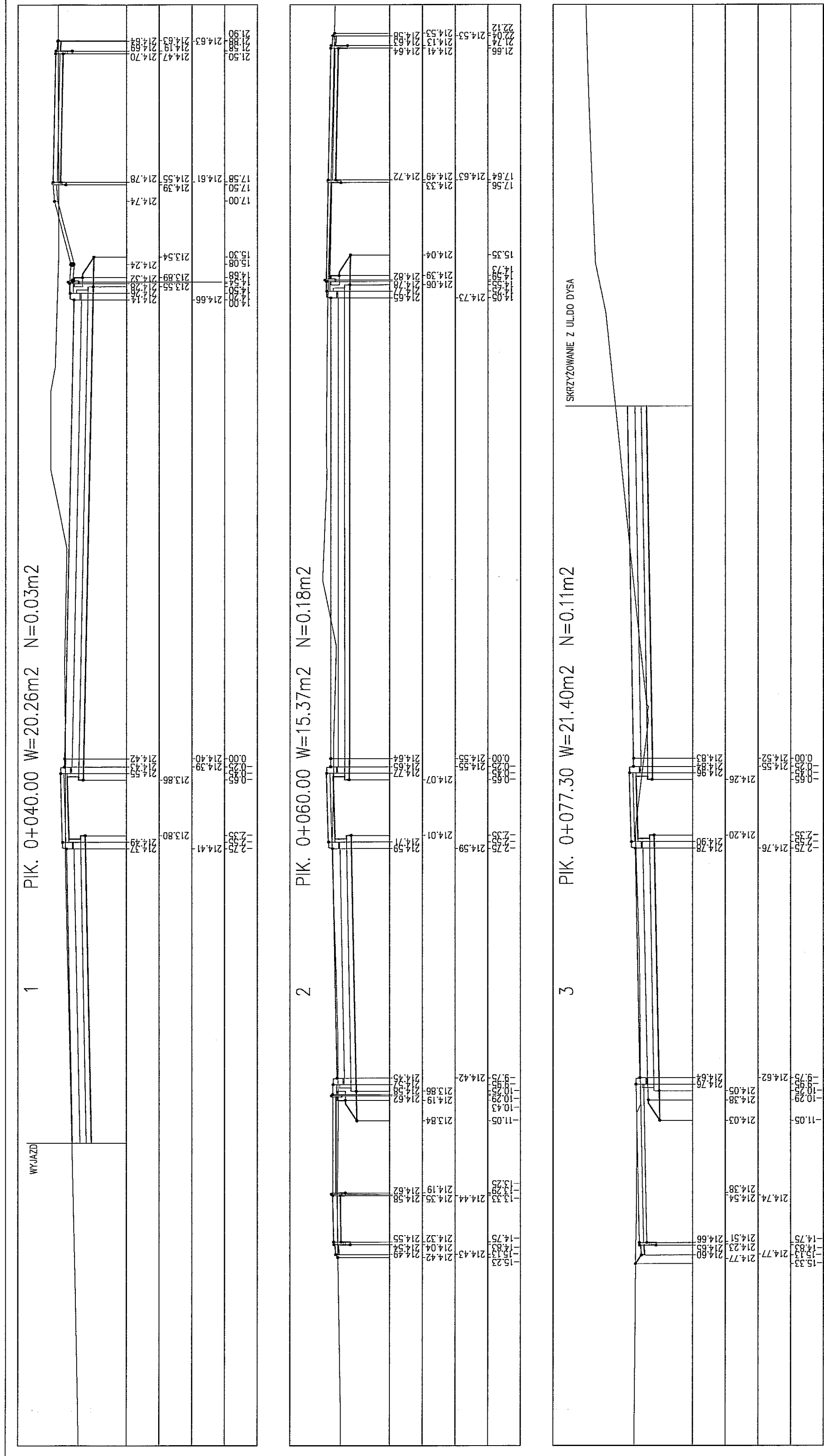
Investor: Gmina Miasto Lublin, Plac Łokietka 1, 20-109 Lublin

30-415 Kraków, ul. Wodowska 81, tel./fax (0+12) 267-23-33, 269-65-40

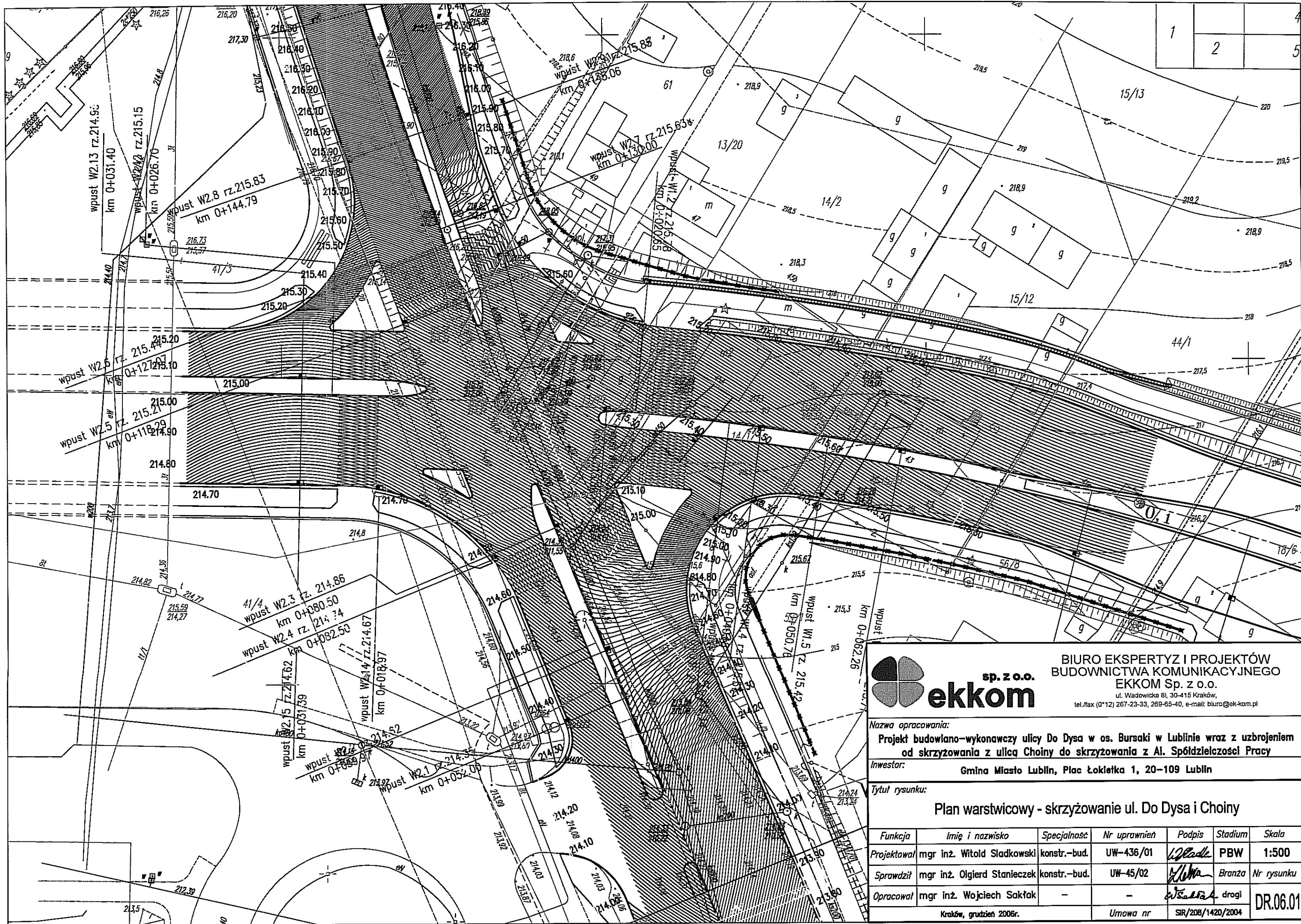
BIURO EKSPERTYZ I PROJEKTÓW BUDOWNICTWA KOMUNIKACYJNEGO EKKOM Sp. z o.o.

ekkom sp. z o.o.





Nazwa opracowania: Ulica do Dyśa w osiedlu Burski w Lublinie wraz z uzbrojeniem od skrzyżowania z ul. Chojny do skrzyżowania z ul. Spółdzielczej pracy									
Inwestor: Gmina Miasto Lublin, Plac Łokietka 1, 20-109 Lublin									
Tytuł rysunku: Przekroje poprzeczne ul. Chojny – część I									
Funckja	Imię i nazwisko	Specjalność	Nr rys.	Skala	Stadium	PBW	drogowa	Umowa nr	Projektor
mgr inż. Witold SŁADKOWSKI	mgr inż. Witold SŁADKOWSKI	konst.-bud	UW-436/01	1:100	Skala	PBW	drogowa	SIR/208/1420/2004	mgr inż. Olgierd STANIECZEK
Sprawdził	mgr inż. Olgierd STANIECZEK	konst.-bud	UW-45/02	DR.05.12	1:100	PBW	drogowa	Kraków, listopad 2006 r.	mgr inż. Olgierd STANIECZEK



BIURO EKSPERTYZ I PROJEKTÓW
BUDOWNICTWA KOMUNIKACYJNEGO
EKKOM Sp. z o.o.
ul. Wadowicka 81, 30-415 Kraków,
tel./fax (0*12) 267-23-33, 269-65-40, e-mail: biuro@ek-kom.pl

Nazwa opracowania:

Projekt budowlano-wykonawczy ulicy Do Dysa w os. Bursaki w Lublinie wraz z uzbrojeniem
od skrzyżowania z ulicą Choiny do skrzyżowania z Al. Spółdzielczości Pracy

Investor:

Gmina Miasto Lublin, Plac Łokietka 1, 20-109 Lublin

Tytuł rysunku:

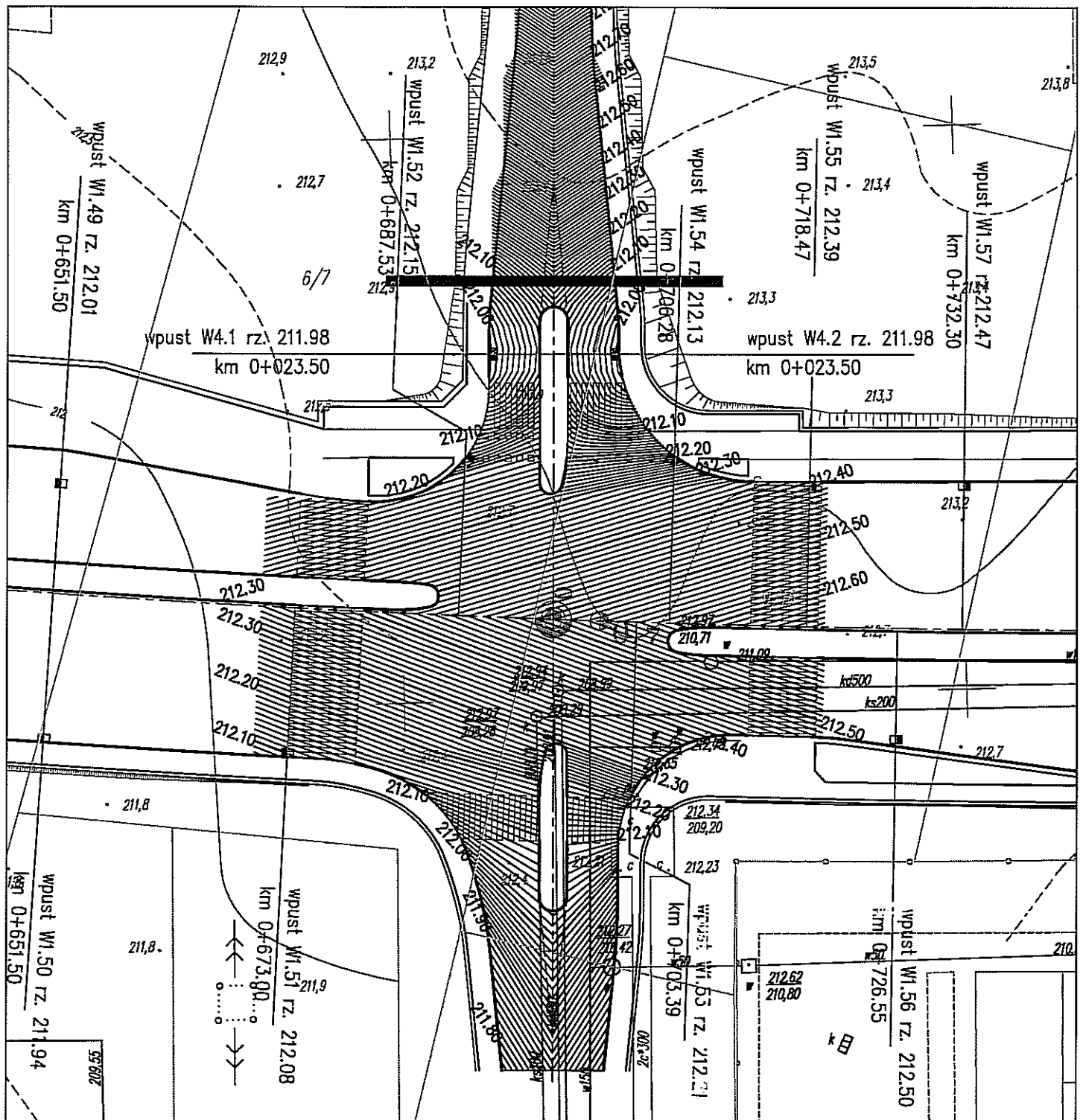
Plan warstwicowy - skrzyżowanie ul. Do Dysa i Choiny

Funkcja	Imię i nazwisko	Specjalność	Nr uprawnień	Podpis	Stadium	Skala
Projektował	mgr inż. Witold Śladkowski	konstr.-bud.	UW-436/01	<i>[Signature]</i>	PBW	1:500
Sprawdził	mgr inż. Olgierd Stanieczek	konstr.-bud.	UW-45/02	<i>[Signature]</i>	Branża	Nr rysunku
Opracował	mgr inż. Wojciech Sakłak	-	-	<i>[Signature]</i>	drogi	DR.06.01

Kraków, grudzień 2006r.

Umowa nr

SIR/208/1420/2004



sp. z o.o.
ekkom

**BIURO EKSPERTYZ I PROJEKTÓW
BUDOWNICTWA KOMUNIKACYJNEGO
EKKOM Sp. z o.o.**

ul. Wadowicka 61, 30-415 Kraków,
tel./fax (0*12) 267-23-33, 269-65-40, e-mail: biuro@ek-kom.pl

Nazwa opracowania:

**Projekt budowlano-wykonawczy ulicy Do Dysa w os. Bursaki w Lublinie wraz z uzbrojeniem
od skrzyżowania z ulicą Choiny do skrzyżowania z Al. Spółdzielczości Pracy**

Inwestor:

Gmina Miasto Lublin, Plac Łokietka 1, 20-109 Lublin

Tytuł rysunku:

Plan warstwowy - skrzyżowanie ul. Do Dysa i Stefczyka

Funkcja	Imię i nazwisko	Specjalność	Nr uprawnień	Podpis	Stadium	Skala
Projektował	mgr inż. Witold Śladkowski	konstr.-bud.	UW-436/01	<i>[Signature]</i>	PBW	1:500
Sprawdził	mgr inż. Olgierd Staniecsek	konstr.-bud.	UW-45/02	<i>[Signature]</i>	Branża	Nr rysunku
Opracował	mgr inż. Wojciech Sakłak	-	-	<i>[Signature]</i>	drogi	DR.06.03

Kraków, grudzień 2006r.

Umowa nr

SIR/208/1420/2004

