

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. Część opisowa

1. Opis techniczny

II. Część rysunkowa

- | | |
|---|--------|
| 1. Plan orientacyjny | 1:5000 |
| 2. Plan sytuacyjny | 1:500 |
| 3. Przekrój konstrukcyjny 1 | 1:50 |
| 4. Przekrój konstrukcyjny 2 | 1:50 |
| 5. Przekroje konstrukcyjne schodów terenowych | 1:20 |

OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt wykonawczy budowy dojazdów do samochodowej stacji diagnostycznej przy Zespole Szkół Samochodowych w Lublinie.

2. Podstawa opracowania

Podstawę do opracowania niniejszego projektu stanowią:

- umowa ze Zlecającym,
- mapa do celów projektowych,
- opinia geotechniczna opracowana dla potrzeb przedmiotowej inwestycji,
- uzupełniające pomiary wysokościowe w terenie.

3. Zakres opracowania

Zakresem opracowania objęto budowę jezdni i chodników wokół projektowanego budynku samochodowej stacji diagnostycznej przy Zespole Szkół Samochodowych w Lublinie oraz budowę schodów terenowych w pobliżu tego budynku.

4. Stan istniejący

Projektowany budynek jest zlokalizowany na terenie Zespołu Szkół Samochodowych w Lublinie w dzielnicy mieszkaniowej Wieniawa, przy ul. Ks. J. Popiełuszki. Teren objęty niniejszym projektem, od strony południowej graniczy z pasem drogowym ul. Ks. J. Popiełuszki. Dojazd do projektowanego budynku stacji zapewniają 2 zjazdy z tej ulicy. Z pozostałych stron teren objęty niniejszym projektem jest otoczony budynkami szkolnymi. Teren ten jest częściowo utwardzony nawierzchnią z kostki brukowej betonowej typu Holland (północno-wschodnia i wschodnia strona projektowanego budynku) i nawierzchnią asfaltową (zachodnia strona projektowanego budynku), a częściowo nieutwardzony. Powierzchnie utwardzone mają spadek około 4% w kierunku północnym. Zieleniec i parking nieutwardzony (ulepszony kruszywem) znajdujące się w miejscu projektowanego budynku są wyniesione (skarpy, murki oporowe) ponad jezdnie o 0-120cm. Na terenie objętym niniejszym projektem znajduje się również śmietnik blaszany, betonowe schody terenowe, ogrodzenia z prętów stalowych i z siatki stalowej a także liczne duże drzewa.

W rejonie przewidywanych robót drogowych znajduje się podziemne uzbrojenie terenu tj.: kable energetyczne, kable telekomunikacyjne, kanalizacja sanitarna, sieć ciepłownicza i wodociągi.

5. Stan projektowany

5.1. Rozwiązanie sytuacyjne i wysokościowe

Wokół projektowanego budynku zaprojektowano jezdnię i chodniki tak aby połączyć wysokościowo, przy zachowaniu odpowiednich spadków, poziomy posadzki w budynku z istniejącym terenem utwardzonym wokół budynku.

Projektowana nawierzchnia jezdni ma szerokość 3,0 – 7,8m. Jej spadki poprzeczne mają wartość 1,0 – 11,4%. W dwóch miejscach, tam gdzie są miejsca bezodpływowe, przy wyjeździe i wejściu do budynku, zaprojektowano wpusty odwodnienia liniowego. Szczegóły usytuowania tych wpustów przedstawiono na rysunkach: 2, 3 i 4.

Projektowane chodniki mają szerokość 0,8 – 3,35m i spadki poprzeczne 2% w kierunku od budynku.

5.2. Konstrukcje nawierzchni

Na podstawie opinii geotechnicznej opracowanej dla potrzeb przedmiotowej inwestycji oraz przewidywanego obciążenia ruchem zdecydowano że optymalnym rozwiązaniem jest usunięcie całej warstwy gruntu zawierającego humus (grubość 0,7 – 1,9m) pod projektowanymi powierzchniami utwardzonymi, a następnie przestrzenie pomiędzy gruntem rodzimym (lessem) a spodem konstrukcji projektowanych nawierzchni (grubość 0,0 – 0,9m) wypełnić z zagęszczaniem piaskiem średnim lub grubym nie gliniastym.

Przyjęto następujące konstrukcje nawierzchni:

NOWA KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI JEZDNI

8cm	Kostka brukowa, betonowa, typu Holland, szara
3cm	Podsypka cementowo-piaskowa 1:4
20cm	Podbudowa z kruszywa łamanego o ciągłym uziarnieniu 0/31,5mm stabilizowanego mechanicznie wg PN-S-06102:1997
15cm	Ulepszone podłoże z piasku stabilizowanego cementem $R_m=2,5\text{MPa}$ wg PN-S-96012:1997
Σ 46cm	

WZMOCNIENIE ISTN. NAWIERZCHNI JEZDNI

8cm	Kostka brukowa, betonowa, typu Holland, szara
3cm	Podsypka cementowo-piaskowa 1:4
11-18cm	Warstwa wyrównawcza z kruszywa łamanego o ciągłym uziarnieniu 0/31,5mm stabilizowanego mechanicznie wg PN-S-06102:1997

Istniejąca podbudowa

Nawierzchnie wzmocnienia należy wykonać po wcześniejszej rozbiórce istniejącej kostki typu behaton (bez rozbiórki podbudowy)

Nawierzchnie jezdni od strony zieleńców ograniczono krawężnikami betonowymi 15x30cm na ławie z betonu C8/10 (B10). Na połączeniu projektowanej nawierzchni z istniejącą nawierzchnią asfaltową zastosowano oporniki betonowe 12x25cm wtopione (h=0cm). Na połączeniu projektowanej nawierzchni z projektowanymi chodnikami zastosowano oporniki betonowe 12x25cm wtopione (h=0cm) na ławie z betonu C8/10 (B10). Miejsca te pokazano na rys. 2.

KONSTRUKCJA CHODNIKA

- 6cm Kostka brukowa, betonowa
- 3cm Podsypka cementowo-piaskowa 1:4
- 10cm Ulepszone podłoże z piasku stabilizowanego cementem wg PN-S-96012:1997;
Rm=2,5MPa
Σ19cm

Nawierzchnie chodników od strony zieleńców ograniczono obrzeżami betonowymi 6x20cm na ławie z piasku stabilizowanego cementem wg PN-S-96012:1997, Rm=2,5MPa.

5.3. Schody terenowe

Zaprojektowano schody terenowe z prefabrykowanych bloczków betonowych z obustronnymi poręczami. Szczegóły konstrukcyjne schodów przedstawiono na rys. 5.

5.4. Roboty ziemne i korytowanie

Roboty ziemne i korytowanie należy wykonywać zgodnie z normą PN-S-02205:1998 „Roboty ziemne”.

Roboty ziemne i korytowanie w rejonie podziemnego uzbrojenia terenu należy wykonywać ręcznie z zachowaniem szczególnej ostrożności. Uzbrojenie to zostało przedstawione na mapie do celów projektowych.

5.5. Wycinka drzew kolidujących z przedmiotową inwestycją

Wykaz drzew przeznaczonych do wycinki przedstawiono w odrębnym opracowaniu branży dendrologicznej.

5.6. Roboty rozbiórkowe

Rozbiórce podlega:

- nawierzchnia asfaltowa – 171m²,
- nawierzchnia z kostki brukowej betonowej - 232m²,
- nawierzchnia z kruszywa - 135m².

Opracował:
mgr inż. Michał Gadomski