

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

1. Część opisowa

- 1) Podstawa opracowania
- 2) Przedmiot i zakres opracowania
- 3) Istniejący stan zagospodarowania
- 4) Projektowane zagospodarowanie
- 5) Istniejąca stała organizacja ruchu
- 6) Projektowana stała organizacja ruchu
- 7) Zmiany w oznakowaniu
- 8) Wykonanie elementów oznakowania pionowego

2. Część rysunkowa

- 1) Orientacja Rys.1 skala 1:10 000
- 2) Projekt stałej organizacji ruchuRys. 2 skala 1:500

1. CZĘŚĆ OPISOWA

**Projekt stałej organizacji ruchu dla zadania:
„Budowa ulicy Romanowskiego od ulicy Pańnikowskiego do ulicy Parysa w Lublinie”**

1) Podstawa opracowania

Podstawę opracowania stanowią:

- Umowa z inwestorem, na wykonanie prac projektowych na budowę ulicy Romanowskiego od ulicy Pańnikowskiego do ulicy Parysa w Lublinie - z dnia 10.05.2011r.
- Mapa do celów projektowych w skali 1:500
- Rozporządzenie Ministra Transportu Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999 r. (Dz. U. nr 43 poz. 430) w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie
- Ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (Dz. U. Nr 204, poz. 2086, tekst jednolity)
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 58, poz. 515, z 2003r., z późniejszymi zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywaniem nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729)
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. (Dz. U. Nr 170, poz. 1393 z dnia 12 października 2002r.) w sprawie znaków i sygnałów drogowych
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003r.) w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach
 - a) Załącznik nr 1: „Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych pionowych i warunki ich umieszczania na drogach”
 - b) Załącznik nr 2: „Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych poziomych i warunki ich umieszczania na drogach”
 - c) Załącznik nr 4: „Szczegółowe warunki techniczne dla urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach”
- Własne pomiary i obserwacje w terenie.

2) Przedmiot i zakres opracowania

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. Zostanie zwiększony komfort jazdy i bezpieczeństwo ruchu.

3) Istniejący stan zagospodarowania

W stanie istniejącym nie występuje nawierzchnia utwardzona. Na terenie planowanej inwestycji występuje dojazd do posesji przy ul. Parysa nr 76c i 76d, o szerokości około 3m i o nawierzchni z kostki betonowej. Obok w/w dojazdu występuje budynek, przeznaczony do rozbiórki. Występują drzewa liściaste m. in. drzewa owocowe.

Na uzbrojenie terenu składają się: sieć wodociągowa, sieć gazownicza, napowietrzna i doziemna sieć elektroenergetyczna, kanalizacja deszczowa, kanalizacja sanitarna.

4) Projektowane zagospodarowanie

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 przedmiotowej ulicy zlokalizowano miejsca postojowe o wymiarach 5x2,3m (24) oraz o wymiarach 5x3,5m - miejsca dla niepełnosprawnych (3 miejsca). Po prawej stronie ulicy Romanowskiego

**Projekt stałej organizacji ruchu dla zadania:
„Budowa ulicy Romanowskiego od ulicy Pańnikowskiego do ulicy Parysa w Lublinie”**

zaprojektowano miejsca postojowe o wymiarach 5x2,3m (16) oraz o wymiarach 5x3,6 (2 miejsca). Nawierzchnię miejsc postojowych zaprojektowano z kostki betonowej szarej o gr. 8cm i o spadku poprzecznym 2% w kierunku jezdni.

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. Nawierzchnię chodników zaprojektowano z kostki betonowej szarej o gr. 6cm. 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.

Zaprojektowano następujące konstrukcje nawierzchni:

Projektowana konstrukcja nawierzchni jezdni:

– Warstwa ścieralna z AC11S	5 cm
– Podbudowa zasadnicza z AC16P	7 cm
– Podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 mm	20 cm
– Podbudowa pomocnicza z piasku stabilizowanego cementem o $R_m=2,5$ MPa	15 cm
– Podbudowa pomocnicza z piasku stabilizowanego cementem o $R_m=1,5$ MPa	10 cm
	57 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
– Podbudowa pomocnicza z piasku stabilizowanego cementem o $R_m=1,5$ MPa	10 cm
	51 cm

Projektowana konstrukcja nawierzchni chodnika:

– Warstwa ścieralna z kostki betonowej wibroprasowanej (szarej)	6 cm
– Podsypka cementowo – piaskowa (1:4)	3 cm
– Podbudowa zasadnicza z piasku stabilizowanego cementem $R_m=1,5$ MPa	10 cm
	19 cm

Chodnik- nawierzchnia do przełożenia:

– Warstwa ścieralna z kostki betonowej wibroprasowanej (szarej)	6 cm
– Podsypka cementowo – piaskowa (1:4)	około 5 cm
– Istniejąca podbudowa zjazdu	

**Projekt stałej organizacji ruchu dla zadania:
„Budowa ulicy Romanowskiego od ulicy Pańnikowskiego do ulicy Parysa w Lublinie”**

Projektowana konstrukcja nawierzchni zjazdów indywidualnych:

– Warstwa ścieralna z kostki betonowej wibroprasowanej (grafitowej)	8 cm
– Podsypka cementowo – piaskowa (1:4)	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
– Podbudowa pomocnicza z piasku stabilizowanego cementem o $R_m=1,5$ MPa	10 cm
	51 cm

Uwaga!

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

5) Istniejąca stała organizacja ruchu

Istniejąca ulica Romanowskiego przy skrzyżowaniu z ul. Pańnikowskiego nie posiada oznakowania poziomego. Przy w/w skrzyżowaniu znajduje się znak pionowy A-30 „inne niebezpieczeństwo” z tabliczką z napisem „Piesi”. Przy ulicy Parysa, obok zjazdu do posesji o numerach 76C i 76D występuje znak pionowy B-1 „zakaz ruchu w obu kierunkach” z tabliczką z napisem „Nie dotyczy dojazdu do posesji przy ul. Parysa 76C i 76D”. Taka tabliczka z w/w napisem występuje również przy bramie do tych że posesji.

6) Projektowana stała organizacja ruchu

Projekt stałej organizacji ruchu opracowany został w całości w oparciu o rozwiązania przyjęte w projekcie budowlanym. Zakres projektu stałej organizacji ruchu obejmuje ulicę Romanowskiego od ul. Pańnikowskiego do ul. Parysa.

Zaprojektowano znaki pionowe D-18 „parking” przy miejscach postojowych z tabliczkami: na początku miejsc postojowych T-30f i na końcu T-3 „Koniec”. Przy miejscach postojowych przeznaczonych dla niepełnosprawnych zastosowano znaki pionowe D-18a „parking - miejsce zastrzeżone” z tabliczkami T-29. Na w/w miejscach zastosowano znaki poziome P-20 „koperta” i P-24 „miejsce dla postoju osoby niepełnosprawnej”.

Przy przejściach dla pieszych zaprojektowano znaki pionowe D-6 „przeście dla pieszych” z tabliczką T-27 a na przejściu znak poziomy P-10 i P14.

Przy skrzyżowaniu ul. Romanowskiego z ul. Parysa zaprojektowano znaki pionowe D-1 „droga z pierwszeństwem” i A-7 „ustąp pierwszeństwa”. Na skrzyżowaniu z ul. Parysa zaprojektowano oznakowanie poziome w postaci P-7, P-13 oraz P-4. Linię P-4 zastosowano od ul. Parysa do początku miejsc postojowych ze względu na ograniczoną widoczność na tym odcinku ul. Romanowskiego.

Przy wlocie w ul. Pańnikowskiego od ul. Al. Kraśnickie występują znaki: B-33 „strefa ograniczonej prędkości”, B-34 „koniec strefy ograniczonej prędkości” oraz tabliczka informująca o skrzyżowaniach równorzędnych na terenie całego osiedla w związku z czym przy wlocie w ul. Romanowskiego od ul. Parysa ustawiono taki sam układ znaków. W związku z objęciem całego obszaru osiedla strefą ograniczonej prędkości oraz z uwagi na długość projektowanej ulicy zrezygnowano z zastosowania na projektowanym odcinku ulicy elementów uspokojenia ruchu.

Ze względu na wysoką skarpe, na początku opracowania po prawej stronie jezdni, za chodnikiem zastosowano balustrady ochronne U-11a (długość 50m).

7) Zmiany w oznakowaniu

Wykaz oznakowania pionowego

Istniejące znaki pionowe:

**Projekt stałej organizacji ruchu dla zadania:
„Budowa ulicy Romanowskiego od ulicy Pańnikowskiego do ulicy Parysa w Lublinie”**

A-30 z tabliczką - 1 szt.

B-1 - 1 szt. - do usunięcia

Tabliczki - 2 szt. - do usunięcia

Projektowane znaki pionowe:

A-7 - 1 szt.

B-33 - 1 szt.

B-34 - 1 szt.

D-1 - 2 szt.

D-6 - 8 szt.

D-18 - 2 szt.

D-18a - 3 szt.

T-1 - 1 szt.

T-3 - 2 szt.

T-27 - 8 szt.

T-29 - 3 szt.

T-30 - 2 szt.

Zaprojektowano 34 szt. znaków pionowych na 15 słupkach.

Wykaz oznakowania poziomego

Projektowane znaki poziome:

P-4 - 11,54m²

P-7a - 0,96m²

P-10 - 12,5m²

P-13 - 1,51m²

P-14 - 4,13m²

P-20 - 10,63m²

P-24 - 2,28m²

43,55m²

8) Wykonanie elementów oznakowania pionowego i poziomego

Zaprojektowane oznakowanie pionowe i poziome powinno być wykonane zgodnie z niniejszym projektem. Powinno charakteryzować się dobrą widocznością w dzień i w nocy, dobrą i jednoznaczną czytelnością znaków, z zachowaniem prawidłowości wymiarów geometrycznych.

Znaki powinny charakteryzować się wysoką trwałością, odpornością na ścieranie i zabrudzenie oraz posiadać właściwości odblaskowe.

Zaprojektowane drogowe znaki pionowe należą do grupy wielkości znaków małe, z wyjątkiem A-7, który występuje jako znak średni,. Do wykonania lic znaków pionowych należy stosować materiały odblaskowe – folie odblaskowe typu 1. z wyjątkiem znaków A-7, D-6, w których należy stosować folię odblaskową typu 2.

Oznakowanie poziome należy wykonać w postaci oznakowania cienkowarstwowego odblaskowego.

Do oznakowania poziomego należy stosować tylko materiały atestowane.

Niniejszy projekt podlega zatwierdzeniu zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywaniem nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729).

**Projekt stałej organizacji ruchu dla zadania:
„Budowa ulicy Romanowskiego od ulicy Paśnikowskiego do ulicy Parysa w Lublinie”**

UWAGA:

Należy ustawić znaki pionowe z folii odblaskowej typu 1 i 2.

Wszystkie wyroby winny posiadać niezbędne atesty, aprobaty techniczne oraz certyfikaty.

Przewidywany termin wprowadzenia nowej stałej organizacji ruchu na ulicy Romanowskiego – I kwartał 2012 roku.

Wykonał:

Mgr inż. Tomasz Lis

2. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1) Orientacja	Rys.1	skala 1:10 000
2) Projekt stałej organizacji ruchu	Rys. 2	skala 1:500