

SPIS TREŚCI

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania.
2. Stan istniejący.
3. Stan projektowany.
4. Zastosowane znaki i urządzenia bezpieczeństwa ruchu.
5. Zalecenia końcowe.

CZĘŚĆ RYSUNKOWA:

1. Orientacja		Rys. 1
2. Inwentaryzacja	1:1000	Rys. 2
3. Schemat oznakowania budowy	1:1000	Rys. 3
4. Schemat oznakowania zawężenia	1:500	Rys. 4
5. Schemat oznakowania zamknięcia chodnika	1:500	Rys. 5
6. Lokalizacja tymczasowych peronów	1:1000	Rys. 6
7. Etapy oznakowania prac nawierzchniowych		Rys. 7
8. Prace nawierzchniowe – ETAP 1	1:500	Rys. 8.1
Prace nawierzchniowe – ETAP 2	1:500	Rys. 8.2
Prace nawierzchniowe – ETAP 3	1:500	Rys. 8.3
Prace nawierzchniowe – ETAP 4	1:500	Rys. 8.4

OPIS TECHNICZNY

Podstawa do projektowania

- umowa z dnia 28.09.2012r nr 278/ZDM/12 Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie ul. Krochmalna 13J, 20-401 Lublin
- Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach – Załącznik nr 1÷4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach – Dziennik Ustaw (Załącznik do nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003r.)
- mapa sytuacyjno wysokościowa w skali 1:500 pozyskana z Miejskiego Ośrodka dokumentacji geodezyjnej i Kartograficznej w Lublinie
- inwentaryzacja w terenie
- ustalenia pomiędzy przedstawicielem IKOM i ZDM Lublin z dnia 14.12.2012.

Stan istniejący.

Ulica Nowy Świat jest ulicą jednojezdniową, dwukierunkową o szerokości ok. 9m i nawierzchni bitumicznej. Wzdłuż ul. Nowy Świat obustronnie biegną chodniki o szerokości 1,8-5,1m. Nawierzchnia chodników składa się z odcinków z kostki brukowej betonowej, płytek betonowych i nawierzchni bitumicznej. W ciągu ulicy zlokalizowane są 2 przejazdy kolejowe, w tym 1 czynny oraz 6 przystanków autobusowych w tym jedna zatoka przystankowa.

Ze względu na wiek, obciążenie ruchem oraz liczne awarie urządzeń i sieci znajdujących się w jezdni nawierzchnia ulicy uległa degradacji. Widoczne są nierówności w profilu podłużnym jak i poprzecznym, występują koleiny. Istniejące elementy betonowe posiadają liczne ubytki, krawężniki oscylują wysokościowo w stosunku do nawierzchni w przedziale od +14cm do -2cm.

Stan projektowany.

Remont ulicy zakłada wymianę nawierzchni jezdni, betonowych elementów ulicznych oraz przełożenie lub wymianę nawierzchni chodników i zjazdów.

Aby zminimalizować zmiany w organizacji ruchu, wszelkie prace związane z remontem będą się odbywały „pod ruchem” – przy częściowym lub całkowitym zawężeniu jednego z pasów ruchu.

Schemat oznakowania budowy przedstawia rys. 3.

Podczas wymiany krawężników projektuje się zawężenie jezdni o 1,5m przy pomocy U-21b na odcinku ok. 150m i przemieszczanie oznakowania zawężenia wraz z postępem prac. (RYS 4)

Podczas wymiany nawierzchni chodników projektuje się czasowe zamknięcie chodników, na których trwać będą prace i skierowanie ruchu pieszego na drugą stronę ulicy poprzez istniejące przejścia dla pieszych. Jeżeli prace trwają na odcinku przyległym bezpośrednio do jezdni, U-21b ustawione wzdłuż krawędzi jezdni należy wysunąć na jezdnię tak jak w etapie wymiany krawężników. Szczegóły zamknięcia chodnika przedstawiono na rys. 5.

W momencie gdy wymiana krawężników i nawierzchni chodników będzie obejmowała peron, przy którym zatrzymują się autobusy, projektuje się utworzenie nowego tymczasowego przystanku wraz z dojściem do ulicy zgodnie z rys. 6.

Frezowanie istniejącej nawierzchni powinno odbywać się przy udziale osób uprawnionych do kierowania ruchem.

Przewiduje się, że wykonawca wykona warstwy bitumiczne poprzez rozścielanie jedną połówką jezdni, dzieląc cały odcinek 1,3km na 2 mniejsze:

- od skrzyżowania ul. Kunickiego – Nowy Świat do przejazdu kolejowego w okolicy ul. Wojennej (rys 8.1 ETAP 1 i rys 8.3 ETAP 3)

- od przejazdu w okolicy ul. Wojennej do przejazdu w okolicy ul. Smoluchowskiego. (rys 8.2 ETAP 2 i rys 8.4 ETAP 4)

Schemat etapów prac nawierzchniowych przedstawia rys. nr 7.

Na czas robót nawierzchniowych projektuje się zawężenie jezdni ul. Nowy Świat do jednego pasa ruchu i wprowadzenie ruchu jednokierunkowego. Ruch miałby się odbywać od strony ul. Wrotkowskiej do Kunickiego niezależnie od tego, która część jezdni będzie zamknięta.

Wyznaczono 2 trasy objazdów do ul. Wrotkowskiej:

- 1 - poprzez Plac Bychawski - ul. Krochmalna - Diamentowa

- 2 - przez Kruczkowskiego - Smoluchowskiego / Inżynierską.

Szczegółowe rozwiązania przedstawiają rysunki 8.1-8.4.

Istnieje możliwość połączenia etapów 1 z 2 oraz 3 z 4 jeśli wykonawca będzie w stanie rozłożyć masę na całej długości remontowanego odcinka za jednym razem.

W zależności od natężenia ruchu wykonawca może wprowadzić ręczne kierowanie ruchem w etapie 1 i 2 w celu umożliwienia lewoskrętu z ulicy Wojennej i z ulicy Smoluchowskiego.

Proponuje się prowadzenie prac nawierzchniowych w okresie wakacyjnym – dni weekendowe (sobota – niedziela), jeśli to możliwe – pora nocna.

Dwie linie autobusowe, których trasa przebiega przez ul. Nowy Świat pojadą w tym czasie objazdami. Wykonawca jest zobowiązany do poinformowania mieszkańców o utrudnieniach w ruchu i zmianie trasy MPK na 7 dni przed wdrożeniem zmian w organizacji ruchu.

Na czas wprowadzenia ruchu jednokierunkowego projektuje się dodatkowy przystanek na ul. Kunickiego przy Domu Kultury Kolarza (RYS 3).

Zestawienie znaków:

(RYS 3) OZNAKOWANIE BUDOWY:

A-14	- 5szt.
B-33 (30km/h)	- 8szt.
B-33 (40km/h) do demontażu	- 8szt.
D-15 (na czas robót nawierzchniowych)	- 1szt.
T-31 "REMONT ULICY"	- 3szt.
T-31 „REMONT ULICY na odcinku 1,3km”	- 2szt.

(RYS 4) OZNAKOWANIE ZAWĘŻENIA:

A-12b	- 1szt.
A-12c	- 1szt.
A-14	- 2szt.
B-25	- 2szt.
B-27	- 1szt.
B-33 (30km/h)	- 2szt.
B-42	- 1szt.
U-3d (1,8m)	- 1szt.
U-20b (1,8m)	- 1szt.
U-21b	-22szt

(RYS 5) OZNAKOWANIE ZAMKNIĘCIA CHODNIKA::

A-12b	- 1szt.
A-12c	- 1szt.
A-14	- 2szt.
B-25	- 2szt.
B-33 (30km/h)	- 2szt.
B-41	- 2szt.
T-32 „PRZEJŚCIE DRUGĄ STRONĄ ULICY”	- 2szt,
U-3d (1,8m)	- 1szt.
U-20b (1,8m)	- 4szt.
U-21b	-22szt

(RYS 8.1) PRACE NAWIERZCHNIOWE – ETAP 1:

B-2	- 2szt.
B-2 (doklejenie na F-6)	- 2szt.
B-21	- 1szt.
B-22	- 1szt.
C-2	- 2szt.
C-8	- 1szt.
C-9	- 1szt.
C-10	- 1szt.
D-3	- 1szt.
D-15	- 1szt.
F-8 (Schemat)	- 1szt.
F-9	- 1szt.
F-9 „Przystanek przeniesiony 150m”	- 1szt.
F-9 „Objazd do ul. Wrotkowskiej”	- 1szt.
F-9 „Objazd do ul. Nowy Świat”	- 2szt.
F-9a	- 5szt.

F-9b	- 2szt.
F-10 (modyfikacja 1 pola)	- 1szt.
U-3c (3,0m)	- 4szt.
U-3d (3,0m)	- 1szt.
U-20b (3,5m)	- 1szt.
U-21a	-35szt

(RYS 8.2) PRACE NAWIERZCHNIOWE – ETAP 2:

B-2	- 10szt.
B-2 (doklejenie na F-6)	- 2szt.
B-18 (12t)	- 1szt.
A-12c	- 1szt.
A-20	- 1szt.
B-25	- 4szt.
B-33 (30km)	- 4szt.
C-2	-12szt.
C-4	- 1szt.
D-3	- 2szt.
F-8 (Schemat)	- 1szt.
F-9	- 1szt.
F-9 „Objazd do ul. Wrotkowskiej”	- 1szt.
F-9 „Objazd do ul. Nowy Świat”	- 2szt.
F-9a	- 5szt.
F-9b	- 2szt.
U-3c (3,0m)	- 3szt.
U-20b (3,5m)	- 1szt.
U-21a	-74szt

(RYS 8.3) PRACE NAWIERZCHNIOWE – ETAP 3:

A-7	- 1szt.
A-12b	- 1szt.
A-14	- 1szt.
A-20	- 2szt.
A-30	- 1szt.
B-1	- 4szt.
B-2	- 7szt.
B-2 (doklejenie na F-6)	- 2szt.
B-21	- 1szt.
B-22	- 2szt.
B-25	- 1szt.
C-4	- 4szt.
C-8	- 1szt.
C-9	- 1szt.
C-10	- 2szt.
D-3	- 1szt.
D-4a	- 3szt.
D-4b	- 2szt.
D-4c	- 2szt.
D-15	- 1szt.
F-8 (Schemat)	- 1szt.

F-9	- 1 szt.
F-9 „Przystanek przeniesiony 150m”	- 2szt.
F-9 „Objazd do ul. Nowy Świat”	- 2szt.
F-9a	- 5szt.
F-9b	- 2szt.
F-10 (modyfikacja)	- 1szt.
T-18b	- 1szt.
U-3c (3,0m)	- 2szt.
U-3d (3,0m)	- 2szt.
U-20b (3,5m)	-9szt.
U-21b	-36szt

(RYS 8.4) PRACE NAWIERZCHNIOWE – ETAP 4:

A-12b	- 1 szt.
A-14	- 1 szt.
A-30	- 1 szt.
B-1	- 1 szt.
B-2	- 7 szt.
B-2 (doklejenie na F-6)	- 2 szt.
B-25	- 1 szt.
B-33 (30km)	- 1 szt.
C-2	- 1 szt.
C-4	- 7 szt.
C-10	- 1 szt.
D-3	- 1 szt.
D-4a	- 1 szt.
D-4c	- 1 szt.
F-8 (Schemat)	- 1 szt.
F-9 „Objazd do ul. Nowy Świat”	- 3 szt.
F-9 „Objazd do ul. Smoluchowskiego”	- 1 szt.
F-9 „Objazd przez Kruczkowskiego”	- 1 szt.
F-9	- 1 szt.
F-9a	- 5 szt.
F-9b	- 2 szt.
T-18b	- 1 szt.
T-18c	- 1 szt.
T-31 „Dojazd 500m”	- 1 szt.
U-3c (3,0m)	- 1 szt.
U-3d (3,0m)	- 2 szt.
U-20b (3,5m)	- 3 szt.
U-21b	-75szt

Zalecenia końcowe

Wszystkie zastosowane w projekcie znaki i urządzenia bezpieczeństwa ruchu powinny być wykonane i ustawione w terenie zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie Załącznikami nr 1-4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

Znaki pionowe powinny być wykonane jako odblaskowe z folii typu 2 z grupy wielkości „średnie”.

Opracował

CZĘŚĆ OPISOWA

CZĘŚĆ RYSUNKOWA