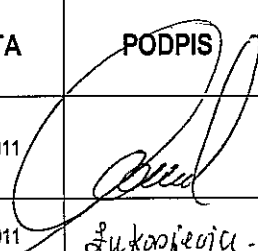
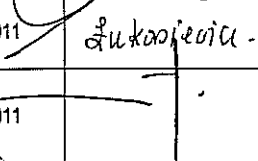
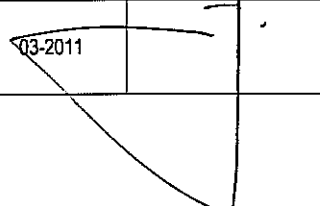


PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

DLA ZADANIA: BUDOWA ULICY DUNIKOWSKIEGO W LUBLINIE

INWESTORZY	GMINA MIASTO LUBLIN Pl. Wł. Łokietka 1 <u>20-950 Lublin</u> „LIMBEX” Sp. z o. o. Ul. Ewangelicka 6/8 <u>20-075 Lublin</u>
JEDNOSTKA PROJEKTUJĄCA	Zespół Projektowania i Obsługi Inżynierskiej Budownictwa Drogowego „ToMaR - DROG”, Tomasz Lis, Marek Oleszczuk – spółka jawna ul. Mełgiewska 38B/14 <u>20-234 Lublin</u>

ZESPÓŁ PROJEKTUJĄCY:

FUNKCJA	IMIĘ I NAZWISKO	UPR. NR	DATA	PODPIS
PROJEKTANT	mgr inż. Marek Oleszczuk	LUB/0133/PWOD/04	03-2011	
ASYSTENT PROJEKTANTA	mgr inż. Izabela Łukasiewicz		03-2011	
SPRAWDZAJĄCY	mgr inż. Tomasz Lis	2755/Lb/86, 265/Lb/99	03-2011	

Lublin , marzec 2011

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 i poziomego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego

2. Uzgodnienia

3. Część rysunkowa

- 1) Orientacja Rys.1 skala 1:10 000
- 2) Stała organizacja ruchu Rys. 2.1-2.2 skala 1:500

1. CZĘŚĆ OPISOWA

1) Podstawa opracowania

Podstawę opracowania stanowią:

- Umowa zawarta pomiędzy Zespołem Projektowania i Obsługi Inżynierskiej Budownictwa Drogowego „ToMaR – DROG” Tomasz Lis, Marek Oleszczuk – spółka jawna a Gminą Lublin na opracowanie dokumentacji projektowej na modernizację ul. Dunikowskiego na odcinku od ul. Wyścigowej do ul. Reymonta wraz ze skrzyżowaniem z ul. Wyścigową wg stanu istniejącego i rozwiązania docelowego, oraz nawiązaniem do projektu dalszego odcinka ulicy Dunikowskiego ze skrzyżowaniem z ul. Reymonta, umowa Nr 1901/IN/2010 z dnia 30.04.2010r
- Umowa zawarta pomiędzy Zespołem Projektowania i Obsługi Inżynierskiej Budownictwa Drogowego „ToMaR – DROG” Tomasz Lis, Marek Oleszczuk – spółka jawna a „LIMBEX” Sp. z o. o. na opracowanie dokumentacji projektowej na budowę fragmentu ul. Dunikowskiego na odcinku od ul. Mickiewicza do ul. Reymonta w Lublinie o długości 350mb, umowa z dnia 15.04.2010r
- 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 2005r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 108, poz. 908, z 2005r),
- 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

Przedmiotem inwestycji jest wykonanie projektu budowy ul. Dunikowskiego w Lublinie

Ulica Dunikowskiego w Lublinie na długości około 631m zlokalizowana jest w obrębie 10 –stara dziesiąta. Przedmiotowa ulica położona jest w całości na terenie miasta Lublin. Projektowana ulica jest drogą klasy L (lokalna), zaliczana do dróg gminnych.

Projektowana ulica obsługuje bezpośredni dojazd do zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, jak i wielorodzinnej oraz punktów usługowych (znajdujących się przy istniejącej ulicy Dunikowskiego). Nie przewiduje się ograniczeń w ruchu pojazdów. Stanowić może alternatywne połączenie ul. Kunickiego i Kruczkowskiego.

3) Istniejący stan zagospodarowania

Obecnie ulica Dunikowskiego nie posiada nawierzchni utwardzonej, linie rozgraniczające oddalone są od siebie na odległość ok. 24m. Wzdłuż przedmiotowej ulicy występują zjazdy indywidualne i publiczne o różnych szerokościach. Zjazdy w przewadze posiadają nawierzchnię gruntową.

Pas drogowy ograniczony jest ogrodzeniami posesji. Odwodnienie ulicy odbywa się powierzchniowo na przyległy teren.

Na uzbrojenie terenu składają się: sieć gazowa, wodociągowa, kanalizacja deszczowa i sanitarna, eND, sieć ciepłownicza i doziemne kable telekomunikacyjne.

4) Projektowane zagospodarowanie

Początek projektowanej ulicy dowiązано do projektu opracowanego dla Przedsiębiorstwa Instalacji Sanitarnych i Elektrycznych „INTERBUD” Sp. z o.o. Początek opracowania usytuowano w km 0+000,00. Koniec opracowania zlokalizowano w km 0+630,98, dowiązując się (w etapie II) do rozwiązań projektowych zawartych w dokumentacji dla zadania: „Budowa ul. Krańcowej – od ul. Kunickiego do granicy z terenami jednostki wojskowej” przez ToMaR-DROG Sp.j. Długość opracowywanego odcinka wynosi 630,98 m.

Zaprojektowano ulicę o przekroju daszkowym 2,0% z jezdnią o szerokości zmiennej. Jezdnia na początkowym odcinku posiada szerokość równą 10,0m (trzy pasy ruchu 3,5-3,0-3,5m), następnie przechodzi łagodnie na szerokość 6,0m (dwa pasy ruchu o przeciwnych kierunkach -2x3,0m). W pobliżu włączenia do ul. Wyścigowej zaprojektowano dodatkowy pas dla lewoskrętu, jezdnia posiada tu szerokość równą 9,0m (3x3,0m).

Projektowaną oś starano się wpasować tak aby projekt branży drogowej był jak najmniej kolizyjny z istniejącymi lub projektowanymi sieciami, trasa ulicy przebiega po linii prostej z niewielkim załamaniem – opisano je jako wierzchołki:

W1	km 0+010,00	$\alpha=6,345g$	-wyokrąglono łukiem o promieniu $R=100,0m$
W2	km 0+032,15	$\alpha=5,938g$	-wyokrąglono łukiem o promieniu $R=300,0m$
W3	km 0+124,00	$\alpha=0,807g$	-wyokrąglono łukiem o promieniu $R=1100,0m$
W4	km 0+267,32	$\alpha=1,293g$	-wyokrąglono łukiem o promieniu $R=1100,0m$
W5	km 0+571,43	$\alpha=4,861g$	-wyokrąglono łukiem o promieniu $R=1000,0m$,
zastosowano krzywe przejściowe o długości $L=20m$			

Wzdłuż ulicy Dunikowskiego zaprojektowano ścieżkę rowerową po prawej stronie jezdni oraz chodnik po obu stronach jezdni. Ścieżka posiada szerokość równą 2,5m a przylegający do niej chodnik 1,5m. Chodnik lewostronny posiada szerokość równą 2,0m. Pochylenie poprzeczne chodników i ścieżki rowerowej wynosi 2,0% i skierowane jest ku jezdni. Ścieżka i chodnik po stronie prawej są oddzielone od krawędzi jezdni pasem zieleni o szerokości równej 2,0m, natomiast chodnik po stronie lewej przylega do, zaprojektowanych prostopadle do jezdni, miejsc parkingowych. Miejsca parkingowe mają długość równą 5,0m i szerokość równą 2,3m (3,6m –miejsca parkingowe wydzielone dla osób niepełnosprawnych)

Zaprojektowano konstrukcje dla istniejących zjazdów indywidualnych i publicznych, zachowując ich istniejącą szerokość z wyjątkiem zjazdu w km 0+476,50. Zjazdy indywidualne zakończono ułatwiającymi wjazd i wyjazd skosami 1:1. Zjazdy publiczne i wloty skrzyżowań wyokrąglono łukami o promieniu $R=6,0m$.

Wzdłuż ulicy Dunikowskiego zaprojektowano krawężnik 15 x 30 wyniesiony o 12 cm, a w okolicach przejść dla pieszych zaprojektowano krawężnik wyniesiony o 2 cm ponad poziom nawierzchni jezdni, jedynie na długości miejsc parkingowych, zjazdów o nawierzchni z kostki brukowej zaprojektowano krawężnik najazdowy 15 x 22.

5) Istniejąca stała organizacja ruchu

Jezdnia ulicy Dunikowskiego posiada nawierzchnię gruntową. Przedmiotowa ulica nie posiada oznakowanie poziomego oraz pionowego oprócz istniejącego znaku A-7 przy wylocie do ul. Wyścigowej.

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 odcinek ul. Dunikowskiego od km 0+000,00 – miejsce dowiązania się do projektu opracowanego dla Przedsiębiorstwa Instalacji Sanitarnych i Elektrycznych „INTERBUD” Sp. z o.o. od skrzyżowania z ul. Mickiewicza do km 0+631,00 – do skrzyżowania z ul. Wyścigową.

Projekt stałej organizacji podzielono na warianty. Wariant I obejmuje rozwiązanie włączenia ul. Dunikowskiego do istniejącej ul. Wyścigowej, natomiast wariant II przedstawia projekt stałej organizacji ruchu dla ul. Dunikowskiego jako włączenia do projektowanej ul. Krańcowej.

W wariantcie I zaprojektowano znak pionowy A-7 przed włączeniem ul. Dunikowskiego do ul. Wyścigowej poprzedzony znakami D-2 i A-7 oraz znaki poziome P-7a i P-13 na krawędzi istniejącej ulicy. Ulicę Wyścigową oznaczono znakami D1. Wydzielono pas do lewoskrętu na wylocie projektowanej ulicy Dunikowskiego i oznaczono go znakiem pionowym F-10 oraz strzałkami kierunkowymi P-8.

W wariantcie II dołączono się do projektu stałej organizacji ruchu opracowanej dla zadania „Budowa ul. Krańcowej – od ul. Kunickiego do granicy z terenami jednostki wojskowej” przez ToMaR-DROG Sp. j. i zatwierdzonej dnia 22.05.2009.

Dodatkowo kolorem czerwonym wprowadzono zmiany rozwiązań, do których dowiązujemy niniejszy projekt stałej organizacji ruchu.

Wzdłuż całej ulicy zaprojektowano oznakowanie poziome tj.: linie segregacyjne P-1c, P-2b, P-4 (w okolicach skrzyżowań) przeplatane z liniami P-1e oraz linie P-6. Dodatkowo zaprojektowano strzałki (P-8) wskazujące kierunek ruchu z danego pasa. Na wlotach dróg bocznych i w miejscach gdzie występują zjazdy publiczne zaprojektowano linie krawędziowe P-7a. Zaprojektowano oznakowanie poprzeczne w okolicach skrzyżowań i przejść dla pieszych oraz rowerzystów tj. P-10, P-11 oraz P-14 linie warunkowego zatrzymania. Wzdłuż przedmiotowej ulicy wydzielono strefy parkingowe, oznakowano je znakami pionowymi D-18 i F-30, poszczególne stanowiska wyodrębniono kolorystycznie (obramowanie innym kolorem kostki brukowej). Dodatkowo zastrzeżono kilka miejsc parkingowych za pomocą znaków pionowych D-18a i F-29 oraz linii P-20 „koperta”, dla osób niepełnosprawnych. W „kopertach” należy umieścić odpowiednie symbole.

Założono, na odcinku objętym opracowaniem, pierwszeństwo przejazdu na ulicy Dunikowskiego. W związku z tym na wlotach na skrzyżowaniu z ulicami Kopernika, Kraszewskiego i Reymonta ustawiono oznakowanie pionowe: D-1 i A-7.

Zlikwidowano znaki pionowe: A-30 wraz z tabliczką T-0 (koniec nawierzchni utwardzonej) oraz znak A-7 (ustawiony przy obecnym wylocie ul. Dunikowskiego do ul. Wyścigowej). Utrzymano zakaz postoju wzdłuż przedmiotowej ulicy na jej początkowym odcinku i pozostawiono istniejący znak B-36

Przejścia dla pieszych oraz przejścia pieszo-rowerowe oznakowano znakami pionowymi D-6, D-6a. Ścieżkę rowerową oznaczono znakami poziomymi P-23, a jej początek i koniec oznaczono oznakowaniem pionowym C-13/16, C-13, C-13a.

Zaprojektowano zjazd na ścieżkę rowerową (skośnie dla ułatwienia wjazdu) bezpośrednio za przejściem dla pieszych w okolicy skrzyżowania z ul. Mickiewicza wg wskazań Porozumienia Rowerowego. Miejsce to oznakowano wg uwag wskazanych w klauzuli zatwierdzającej.

Wskazania dla zarządców dróg wewnętrznych:

Zjazdy publiczne, do budynków mieszkalnych, oznakowano znakami pionowymi D-40 i D-46 od strony wjazdowej oraz D-41 i D-47 od strony wyjazdowej. Ustawienie tych znaków należy do zarządców poszczególnych dróg wewnętrznych. Na tablicach D-46 należy podać zarządcę.

Całość wprowadzonego oznakowania poziomego i pionowego przedstawiono w części rysunkowej (Rys. 2 – Projekt stałej organizacji ruchu – wariant I oraz wariant II).

7) Zmiany w oznakowaniu

Wykaz oznakowania pionowego i poziomego.

ZNAKI PIONOWE

- Znaki pionowe do likwidacji
 - A-7 - 1 szt.
 - A-30 - 1 szt.
 - B-18 - 1 szt.
 - T-0 - 2 szt.
 - F-6 - 2 szt.
 - F-10 - 1 szt. (tablica znaku do przestawienia)

PROJEKTOWANE ZNAKI PIONOWE

- Projektowane znaki pionowe (etap I)
 - A-7 - 5 szt.
 - B-43 - 3 szt.
 - B-44 - 3 szt.
 - C-2 - 1 szt.
 - C-5 - 1 szt.
 - C-13/16 - 3 szt.
 - D-1 - 8 szt.
 - D-2 - 1 szt.
 - D-6 - 15 szt.
 - D-6b - 6 szt.
 - D-18 - 4 szt.
 - D-18a - 6 szt.
 - F-10 - 2 szt.
 - T-29 - 6 szt.
 - T-30f - 3 szt.

Zaprojektowano 67 szt. znaków pionowych na 49 słupkach.

- Projektowane znaki pionowe (etap II)
 - A-7 - 3 szt.
 - B-43 - 3 szt.
 - B-44 - 3 szt.
 - C-2 - 1 szt.
 - C-5 - 1 szt.
 - C-13/16 - 3 szt.
 - D-1 - 6 szt.
 - D-6 - 13 szt.

Projekt stałej organizacji ruchu na zadanie:
„Budowa ulicy Dunikowskiego w Lublinie”

D-6b	- 6 szt.
D-18	- 4 szt.
D-18a	- 6 szt.
F-10	- 1 szt.
T-29	- 8 szt.
T-30f	- 3 szt.

Zaprojektowano 61 szt. znaków pionowych na 44 słupkach.

- Projektowane znaki pionowe na drogach wewnętrznych (etap I i etap II)
wskazania dla zarządców dróg wewnętrznych

D-40	- 7 szt.
D-41	- 7 szt.
D-46	- 7 szt.
D-47	- 7 szt.

Zaprojektowano 28 szt. znaków pionowych na 14 słupkach.

UWAGA: Na tablicach D-46, należy podać zarządcę.

ZNAKI POZIOME

Projektowane znaki poziome (etapI):

– linie krawędziowe	-	174,00 mb	20,88 m ²
– linie segregacyjne ciągłe	-	293,80 mb	70,51 m ²
– linie segregacyjne przerywane	-	484,00 mb	46,56 m ²
– przejścia dla pieszych			138 m ²
– przejścia dla rowerów			8 m ²
– linie zatrzymań	-	40,50 mb	13,33 m ²
– strzałki	-	6szt.	8,94 m ²
– stanowiska postojowe	-	236 mb	28,32 m ²
– inne	-	28 mb	18,54 m ²
RAZEM			353,08 m ²

Projektowane znaki poziome (etapII):

– linie krawędziowe	-	164,00 mb	19,68 m ²
– linie segregacyjne ciągłe	-	291,30 mb	69,91 m ²
– linie segregacyjne przerywane	-	474,00 mb	44,88 m ²
– przejścia dla pieszych			124,00m ²
– przejścia dla rowerów			8 m ²
– linie zatrzymań	-	18,00 mb	6,75 m ²
– strzałki	-	2 szt.	3,68 m ²
– stanowiska postojowe	-	236 mb	28,32 m ²
– inne	-	28 mb	18,54 m ²
RAZEM			323,76 m ²

8) Wykonanie elementów oznakowania pionowego i poziomego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego

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.

Wymiary zaprojektowanych drogowych znaków pionowych z grupy wielkości małe (dot. ul. Dunikowskiego) i średnie (dot. ul. Krańcowej), za wyjątkiem znaków pionowych A-7, które powinny być z grupy wielkości znaków średnie, oraz wymagania techniczne dla ww. znaków powinny być zgodne z zasadami zawartymi w Załączniku nr 1: „Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych pionowych i warunki ich umieszczania na drogach”, wymiary znaków poziomych zgodne z załącznikiem nr 2: „Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych poziomych i warunki ich umieszczania na drogach” – do Rozporządzenia 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. Do wykonania lic znaków pionowych w niniejszym projekcie należy stosować materiały odblaskowe – folie odblaskowe typu 1, za wyjątkiem znaków A-7 oraz D-6, dla których należy zastosować folie odblaskowe typu 2.

Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się:

- Dobrą widocznością w ciągu całej doby
- Wysokim współczynnikiem odblaskowości (również w warunkach dużej wilgotności)
- Zachowaniem minimalnych parametrów odblaskowości w całym okresie użytkowania
- Odpowiednią szorstkością zbliżoną do szorstkości nawierzchni, na której są umieszczone
- Odpowiednim okresem trwałości
- Odpornością na ścieranie i zabrudzenie
- Szybka metoda aplikacji, uwzględniającą również wymogi ekologiczne.

Do oznakowania poziomego należy stosować tylko materiały atestowane.

Na projektowanych ulicach należy zastosować oznakowanie grubowarstwowe 0,9 – 3,5 mm, do oznakowania którego stosuje się masy chemoutwardzalne, strukturalne. Minimalne wymagania dla stałego oznakowania poziomego (określone w wymaganiach technicznych zawartych w rozporządzeniu):

- współczynnik luminacji β (widoczność w dzień) – 0,30
- powierzchniowy współczynnik odbłasku [mcd/lx/m^2] (widzialność w nocy) – 100
- wskaźnik szorstkości [SRT] – 45
- trwałość (wg skali LC PC) – 6

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).

UWAGA:

Wskazania dotyczą niniejszego projektu stałej organizacji ruchu.

Należy ustawić znaki pionowe z grupy wielkości „małe” (dot. ul. Dunikowskiego) i „średnie” (dot. ul. Krańcowej).

Znaki pionowe A-7 powinny być z grupy wielkości „średnie”. Znaki pionowe, za wyjątkiem A-7, D-6, D-6a oraz B-2 dla których należy zastosować folię odblaskową typu 2, powinny być wykonane z zastosowaniem folii odblaskowej typu 1.

**Projekt stałej organizacji ruchu na zadanie:
„Budowa ulicy Dunikowskiego w Lublinie”**

Oznakowanie poziome należy wykonać w postaci oznakowania grubowarstwowego strukturalnego odblaskowego.

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

Przewidywany termin wprowadzenia nowej stałej organizacji ruchu na ul. Dunikowskiego – III kwartał 2011 roku.

2. UZGODNIENIA

et:

SKALA 1:

INWESTYCJA:

BUDOWA UL. DUKOWSKIEGO W LUBLINIE

INWESTOR:

CMENT MASTOLUBIN
Firma Wł. Lesiński i
Zbigniew Juchacz

JEDYNOSTKA PROJEKTOWA:

Znałk projektowania obiektu wytworzenia Budowlanego Drogowego
"Tabela
DROG" - Tomasz Lis, Marek Ocieczka zgodnie jawną
ul. Majkiewska 38B/14
20-234 Lublin

ZESPÓŁ AUTORSKI

funkcja	nazwisko	data	podpis
projektant	mjr inż. Marek Ocieczka ul.RODZIMY 23/PODOLAN	2010.11	
asystent projektanta	mjr inż. inż. Tomasz Lis	2010.11	
opracowanie projektu	mjr inż. Tomasz Lis ul.27.05.1916.025.01.09	2010.11	

STADIUM OPRAĆCZANKA.

PROJEKT BUDOWLANY WYKONAWCZY

BRANŻA:

INŻYNIERIA RUCHU

TYTUŁ
RYSUJĄCY:

PROJEKT STALEJ
ORGANIZACJI RUCHU
etap I

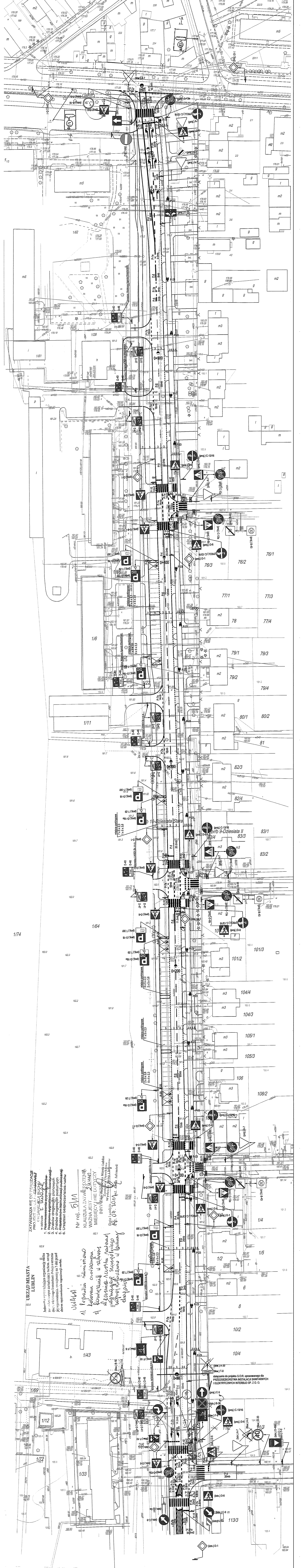
MIĘSIĄCOWE DZIAŁANIE
LUBLIN, LISTOPAD 2010

NR/RS

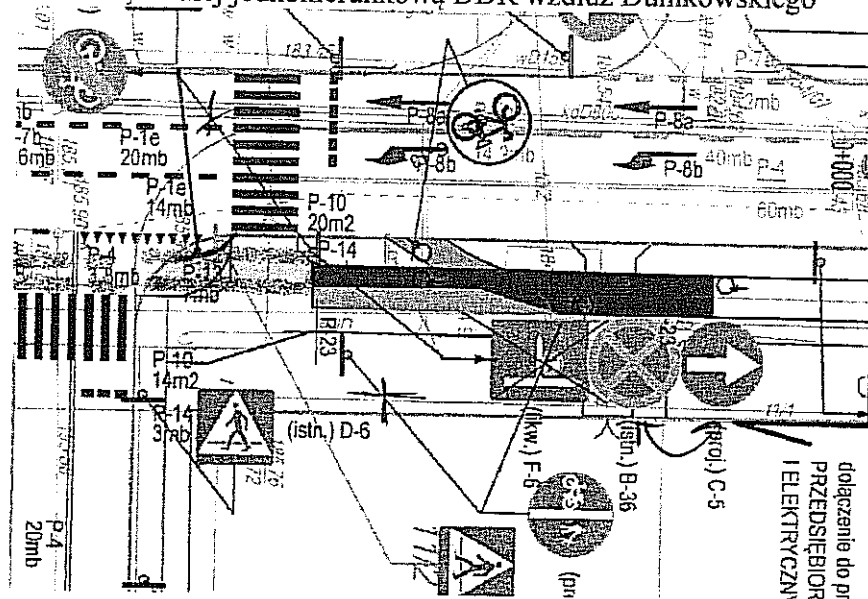
38A/4-

2.1

WERSJA



- takie rozwiązanie, które w przyszłości pozwoli wykonać przejazd rowerowy przez ul. Mickiewicza, a dalej jednokierunkową DDR wzdłuż Dunikowskiego



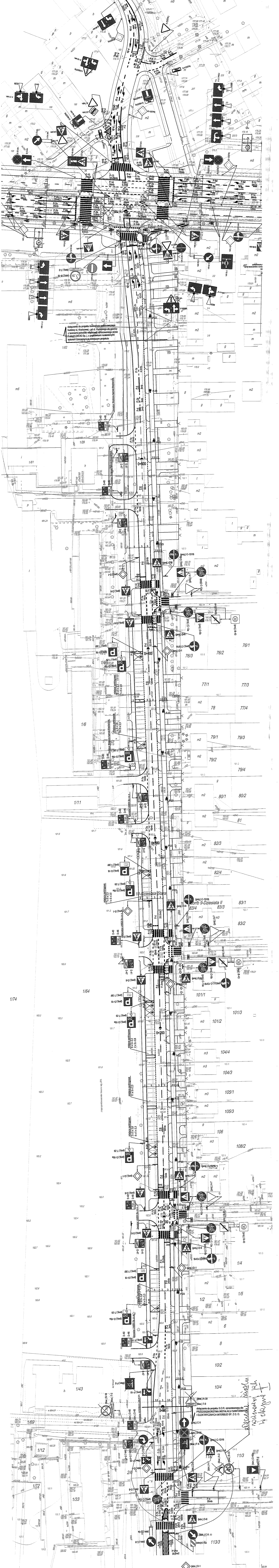
W. E. Spilini
Los Angeles

- rozwiązania wysokościowe muszą uniemożliwić spływ wody z jezdni na DDR, oraz nie powodować niedogodności podczas zjazdu z jezdni na DDR

PROJEKT STALEJ ORGANIZACJI RUCHU etap II

SKALA 1:500

INWESTYCJA:	BUDOWA UL. DUNKOWSKIEGO W LUBLINIE
INWESTOR:	GRANICZKOŁĘBIE ZS 550 LUBEL
LEKONIA PROJEKTOWA:	LEKONIA PROJEKTOWA ul. Krakowska 100, 20-031 Lublin DROGOWA - Tomasz Lis, Marek Olszanski sp. z o.o. 20-234 Lublin
ZESPÓŁ AUTORSKI:	mgr inż. Marek Olszanski mgr inż. Tomasz Lis mgr inż. Marek Olszanski mgr inż. Tomasz Lis mgr inż. Tomasz Lis
PROJEKT BUDOWLANY WYKONAWCY:	PROJEKT BUDOWLANY WYKONAWCY
BRANŻA:	INŻYNIERIA RUCHU
RYSEK:	PROJEKT STALEJ ORGANIZACJI RUCHU etap II
WERSJA:	WERSJA: 1.000
MIEJSKOŚĆ, DATA:	LUBLIN, GRUDZIEŃ 2010



dołączenie do projektu S.O.R. opracowanego dla PRZEDSIĘWZIĘCIA INSTALACJI SANITARNYCH I ELEKTRYCZNYCH INTERBUD SP. Z O.O.

3. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- | | | |
|-------------------------------------|--------------|----------------|
| 1) Orientacja | Rys.1 | skala 1:10 000 |
| 2) Projekt stałej organizacji ruchu | Rys. 2.1-2.2 | skala 1:500 |



N

ORIENTACJA

SKALA 1:10000

ORIENTACJA

SKALA 1:10 000

INWESTYCJA :			
BUDOWA UL. DUNIKOWSKIEGO W LUBLINIE			
INWESTOR :			
GMINA MIASTO LUBLIN Plac Wł. Łokietka 1 20-950 Lublin		"LIMBEX" Sp. z o. o. ul. Ewangelicka 6/8 20-075 Lublin	
JEDNOSTKA PROJEKTOWA :			
Zespół Projektowania i obsługi Inżynierskiej Budownictwa Drogowego "ToMaR - DROG" - Tomasz Lis, Marek Oleszczuk spółka jawna ul. Melgiewska 38B/14 20-234 Lublin			
ZESPÓŁ AUTORSKI			
funkcja	nazwisko	data	podpis
projektant	mgr inż. Marek Oleszczuk upr.LUB/0133/PWOD/04	2011.03	
asystent projektanta	mgr inż. Izabela Łukasiewicz	2011.03	
sprawdzający	mgr inż. Tomasz Lis upr.2755/Lb/86;265/Lb/99	2011.03	
STADIUM OPRACOWANIA:			
PROJEKT BUDOWLANY WYKONAWCZY			
BRANŻA:			
INŻYNIERIA RUCHU			
TYTUŁ RYSUNKU:		NR.RYS.	1
ORIENTACJA		SKALA:	1:10 000
MIEJSCOWOŚĆ; DATA:		WERSJA:	
LUBLIN, MARZEC 2011			


LEGENDA :

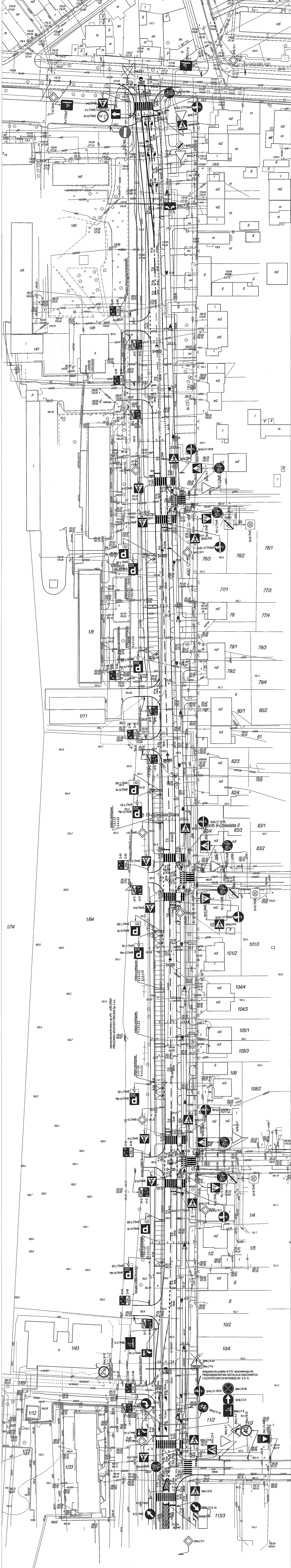
— ODCINEK ULICY DUNIKOWSKIEGO
OBJĘTY OPRACOWANIEM

**PROJEKT STAŁEJ
ORGANIZACJI RUCHU**
etap I

ets

SKALA 1:5

INWESTYCJA:		BUDOWA UL. DUNKOWSKIEGO W LUBLINIE																	
INWESTOR:		GWIAZDA MIASTO LUBLIN Pl. Wolności 1 20-058 Lublin																	
JEDENOSTKA PROJEKTOWA:		LIMEEX Sp. z o.o. Ul. Emeryka 6B 20-073 Lublin																	
Zespół Projektantów: Tomasz - Toller Zespół Projektantów: olekaj i Inżynieria Budownictwa Drogowie DRÓG - Tomasz Lis, Marek Chlebuszcz spółka jawna ul. Męgiszewska 38B/14 20-234 Lublin																			
<table border="1"> <thead> <tr> <th>tytuł</th> <th>numeracja</th> <th>data</th> <th>projekt</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>projekt</td> <td>mgm iul. Marek Chlebuszcz upr. LUBEST-SPRZĄDZA</td> <td>2011.05</td> <td></td> </tr> <tr> <td>analiza</td> <td>mgm iul. Marek Chlebuszcz</td> <td>2012.05</td> <td></td> </tr> <tr> <td>projekt</td> <td>mgm iul. Tomasz Lis upr. ZSIA-IMP-SPRZĄDZA</td> <td>2012.05</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		tytuł	numeracja	data	projekt	projekt	mgm iul. Marek Chlebuszcz upr. LUBEST-SPRZĄDZA	2011.05		analiza	mgm iul. Marek Chlebuszcz	2012.05		projekt	mgm iul. Tomasz Lis upr. ZSIA-IMP-SPRZĄDZA	2012.05		ZESPÓŁ AUTORSKI 	
tytuł	numeracja	data	projekt																
projekt	mgm iul. Marek Chlebuszcz upr. LUBEST-SPRZĄDZA	2011.05																	
analiza	mgm iul. Marek Chlebuszcz	2012.05																	
projekt	mgm iul. Tomasz Lis upr. ZSIA-IMP-SPRZĄDZA	2012.05																	
STADIUM OPACZKANIA:																			
PROJEKT BUDOWLANY WYKONAWCZY		NR BYS 2.1 SKŁA 1:500 WERSJA:																	
BROŹKA:		INŻYNIERIA RUCHU PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU etap I																	
TYTUŁ		NR BYS																	
RYSLINIA:		SKŁA																	
MIEJSZCZOWOŚĆ DATA:		WERSJA:																	
LUBLIN, MARZEC 2011																			



SKA

SKA

[illegible]