

Zamierzenie budowlane	Budowa wiaduktu nad Suchą Doliną w km 0+435,76 w ul. Zelwerowicza, budowa ekranów akustycznych w ul. Zelwerowicza, zamienna dokumentacja na budowę kanalizacji deszczowej w ul. Zelwerowicza, na odcinku od wiaduktu nad Suchą Doliną do skrzyżowania z projektowanym dojazdem do węzła Jakubowice	
Obiekt	Wiadukt nad Suchą Doliną w km 0+435,76 w ul. Zelwerowicza	
Adres obiektu	Województwo Lubelskie, powiat lubelski, gmina Lublin, działki nr: 37, 36/2, 35, 1/9, 1/10, 1/165, 1/167	
Nazwa opracowania	Stała Organizacja Ruchu	
Nazwa Inwestora i jego adres	Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie ul. Krochmalna 13j, 20-401 Lublin	
Nazwa i adres jednostki projektowania	ProtechniCon Konstrukcje Inżynierskie Os. Akademickie 4/45 31 – 866 Kraków	Egzemplarz nr:

Lp	Imię i nazwisko	Funkcja	Specjalność	Nr uprawnień	Data	Podpis
1	Mgr Inż. Maciej Żuchowicz	Projektant	Mostowa	MAP/0084/ POOM/04	04.2013	

Kraków 2013

SPIS TREŚCI:

1. PRZEDMIOT I CEL OPRACOWANIA	2
2. PODSTAWA OPRACOWANIA	2
3. MATERIAŁY WYJŚCIOWE	3
4. CHARAKTERYSTYKA DROGI	3
5. CHARAKTERYSTYKA RUCHU	3
6. ZAKRES PRAC I OPIS ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH.....	3
7. TERMIN REALIZACJI PROJEKTU.....	4
8. ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA I URZĄDZEŃ BRD	4
9. UWAGI KOŃCOWE	4

SPIS RYSUNKÓW

Rys. 01	Plan orientacyjny (1:10000)
Rys. 02	Plan sytuacyjny stałej organizacji ruchu
Rys. 03	Przekrój poprzeczny wiaduktu

1. PRZEDMIOT I CEL OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu w ramach budowy obiektu mostowego w ciągu projektowanej ul. Zelwerowicza w Lublinie. Niniejszy projekt zastał wykonany w ramach opracowania pn.: „Projekt budowlano-wykonawczy budowy ul. Zelwerowicza w Lublinie wykonany przez Zespół Projektowania i Obsługi Inżynierskiej Budownictwa Drogowego „ToMaR – DROG”, Tomasz Lis, Marek Oleszczuk – spółka jawna, ul. Hetmańska 6/11, 20-553 Lublin”, na zlecenie Zarządu Dróg i Mostów w Lublinie

Celem opracowania jest wykonanie projektu stałej organizacji ruchu zgodnego z obowiązującymi przepisami.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawą do wykonania niniejszego opracowania jest umowa zawarta pomiędzy Zarządem Dróg i Mostów w Lublinie, a firmą ProtechniCon Konstrukcje Inżynierskie z Krakowa.

Do opracowania niniejszego projektu docelowej organizacji ruchu na przedmiotowym odcinku drogi wykorzystano następujące akty prawne:

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729).
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
- Załącznik nr 1-4 do rozporządzenia z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Załącznik do nr-u 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r wraz z późniejszymi zmianami).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181).

3. MATERIAŁY WYJŚCIOWE

- a) Projekt wykonawczy budowy obiektu mostowego w ciągu ul. Zelwerowicza w Lublinie.
- b) Mapa do celów projektowych w niezbędnym zakresie.

4. CHARAKTERYSTYKA DROGI

Obiekt mostowy będący przedmiotem niniejszego opracowania zlokalizowany jest w ciągu nowoprojektowanej ul. Zelwerowicza w Lublinie. Przedmiotowy odcinek ulicy posiadać będzie przekrój uliczny dwujezdniowy (szerokość obu jezdni wynosi 7,0m) , dwupasowy z obustronnymi chodnikami oraz jednostronną ścieżką rowerową w ciągu jezdni lewej.

5. CHARAKTERYSTYKA RUCHU

Brak informacji na temat prognozowanego ruchu w ciągu nowoprojektowanej ul. Zelwerowicza.

6. ZAKRES PRAC I OPIS ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH

Niniejszy projekt stanowi aktualizację projektu stałej organizacji ruchu na w/w obiekcie mostowym zrealizowaną w ramach dokumentacji projektowej na budowę ul. Zelwerowicza w Lublinie wykonaną przez Biuro „ToMar – DROG” w 2008 r. Zakres prac w ramach niniejszego opracowania obejmował aktualizację oznakowania poziomego oraz zmianę lokalizacji znaków pionowych typu F-10 i A-29. Zmiany w stałej organizacji ruchu podyktowane są zmianą parametrów technicznych przedmiotowego obiektu mostowego.

Oznakowanie ścieżek rowerowych należy wykonać zgodnie z dokumentacją projektową wykonaną przez Zespół Projektowania i Obsługi Inżynierskiej Budownictwa Drogowego „ToMaR – DROG”, Tomasz Lis, Marek Oleszczuk – spółka jawna, ul. Hetmańska 6/11, 20-553 Lublin”, na zlecenie Zarządu Dróg i Mostów w Lublinie.

Ponadto na długości obiektu mostowego wzdłuż ścieżki rowerowej po stronie jezdni w kierunku ul. Poligonowej oraz wzdłuż chodnika w kierunku ul. Koncertowej zaprojektowano linię krawężniową typu P-7d pomiędzy krawężnią ścieżki rowerowej/chodnika, a stalową

barierą ochronną oddzielającą jezdnię od ścieżki rowerowej i chodnika (lokalizacja linii krawężniowej zgodnie z przekrojem poprzecznym).

W związku ze zmianą geometrii ulicy Zelwerowicza na dł. obiektu tj. zachowaniem stałej szerokości kapy chodnikowej (pasa rozdziału), pas do lewoskrętu został wydłużony o 43,30m, zgodnie z planem sytuacyjnym.

7. TERMIN REALIZACJI PROJEKTU

Przewidywany termin realizacji projektu: przełom roku 2014/2015.

8. ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA I URZĄDZEŃ BRD

Bariery i wygradzenia:

- a) Balustrada: 55,30 mb (jezdni lewa), 55,30 mb (jezdni prawa)
- b) Bariera H1W2-A: 87,30 mb (jezdni lewa), 87,30 mb (jezdni prawa),
- c) Bariera H2W4-A: 67,30 mb (pas dzielący)
- d) Oznakowanie poziome na obiekcie zgodnie z projektem Tomar-Drog
 - P-1b - 43.30 mb
 - P6 – 43.30 mb
 - P-23 1 szt.
- e) Oznakowanie poziome na obiekcie projektowane
 - P-7d - dł. 2x43,30m=86,60m (10,60 m²)
 - P-1c - dł. 70,00m (11,00 m²)
 - P-8b - 2 szt. (3,00m²)
 - P-8a - 2 szt. (2,40m²)
 - P-8f - 2 szt. (4,40m²)
- f) Oznakowanie pionowe projektowane
 - A-29 - 1 szt. (zmiana lokalizacji)
 - F-10 - 1 szt. (zmiana lokalizacji)

9. UWAGI KOŃCOWE

Wszystkie projektowane znaki drogowe pionowe należy wykonać jako znaki z grupy wielkości znaków średnich, natomiast lica znaków należy wykonać w technologii folii odbłaskowej I typu (poza wyjątkami). Oznakowanie poziome należy wykonać w technice oznakowania poziomego grubowarstwowego strukturalnego.

Opracował:

Mgr inż. Maciej Żuchowicz

UZUPEŁNIENIE DO OPISU TECHNICZNEGO

(AUTOPOPRAWKA)

Uzupełnienie niniejsze dotyczy uszczegółowienia sposobu przyjęcia typów barier ochronnych na długości projektowanego obiektu mostowego.

1. W związku z szerokością pasa dzielącego obiektu mostowego wynoszącą 2,0m, projektuje się barierę stalową, mostową, podwójną, dzielącą o parametrach H2, W4, A. W związku z powyższym szerokość pracująca bariery wynosząca 1,30m (Klasa W4) będzie odpowiednia dla odległości lica prowadnicy od przeciwległych krawędzi jezdni (zgodnie z rys. 6b, str. 23 Wytycznych Stosowania Drogowych Barier Ochronnych GDDKiA), wynoszących odpowiednio:
 - Dla jezdni w kierunku ul. Koncertowej – 1,50 m
 - Dla jezdni w kierunku ul. Poligonowej – 1,30 m
2. Dla jezdni w kierunku ul. Poligonowej, w związku z zastosowaniem bariery skrajnej, stalowej, mostowej, o parametrach H1, W2, A projektuje się pas bezpieczeństwa za barierą o szerokości 0,60m, oddzielony od ciągu pieszo-rowerowego znakiem P-7d. W związku z powyższym odkształcenie bariery wynoszące 0,80m (licząc od lica prowadnicy, zgodnie z rys. 5, str. 18 Wytycznych Stosowania Drogowych Barier Ochronnych GDDKiA), w przypadku uderzenia pojazdu, nie będzie zagrażało ciągowi pieszo-rowerowemu. Szerokość ścieżki rowerowej na obiekcie będzie wynosiła 2,10m, zgodnie z przekrojem poprzecznym.
3. Dla jezdni w kierunku ul. Koncertowej, w związku z zastosowaniem bariery skrajnej, stalowej, mostowej, o parametrach H1, W2, A projektuje się pas bezpieczeństwa za barierą o szerokości 0,60m, oddzielony od ciągu pieszych znakiem P-7d. W związku z powyższym odkształcenie bariery wynoszące 0,80m (licząc od lica prowadnicy, zgodnie z rys. 5, str. 18 Wytycznych Stosowania Drogowych Barier Ochronnych GDDKiA), w przypadku uderzenia pojazdu, nie będzie zagrażało ciągowi pieszych. Szerokość chodnika na obiekcie po stronie jezdni w kier. Ul. Koncertowej będzie wynosiła 1,60 m, zgodnie z przekrojem poprzecznym.

Mgr inż. Maciej Żuchowicz

Zamierzenie budowlane	Budowa wiaduktu nad Suchą Doliną w km 0+435,76 w ul. Zelwerowicza, budowa ekranów akustycznych w ul. Zelwerowicza, zamienna dokumentacja na budowę kanalizacji deszczowej w ul. Zelwerowicza, na odcinku od wiaduktu nad Suchą Doliną do skrzyżowania z projektowanym dojazdem do węzła Jakubowice	
Obiekt	Wiadukt nad Suchą Doliną w km 0+435,76 w ul. Zelwerowicza	
Adres obiektu	Województwo Lubelskie, powiat lubelski, gmina Lublin, działki nr: 37, 36/2, 35, 1/9, 1/10, 1/165, 1/167	
Nazwa opracowania	Stała Organizacja Ruchu	
Nazwa Inwestora i jego adres	Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie ul. Krochmalna 13j, 20-401 Lublin	
Nazwa i adres jednostki projektowania	ProtechniCon Konstrukcje Inżynierskie Os. Akademickie 4/45 31 - 866 Kraków	Egzemplarz nr:

Lp	Imię i nazwisko	Funkcja	Specjalność	Nr uprawnień	Data	Podpis
1	Mgr Inż. Maciej Żuchowicz	Projektant	Mostowa	MAP/0084/ POOM/04	03.2013	<i>6-5-2013</i>

ZARZĄD DRÓG I MOSTÓW

w Lublinie
 ul. Krochmalna 13j
 20-401 Lublin
Kraków 2012

**ZATWIERDZA SIĘ DO REALIZACJI
 PROJEKT STAŁEJ - CZASOWEJ
 ORGANIZACJI RUCHU**

w zakresie:

1. Rozmieszczenia sygnalizatorów
2. Programu sygnalizacji - koordynacji
3. Znaków drogowych pionowych
4. Znaków drogowych poziomych
5. Przysienków komunikacji publicznej
6. Urządzeń bezpieczeństwa ruchu

Nr rej.

TERMIN WPROWADZENIA

ZATWIERDZONEJ ORGANIZACJI

RUCHU DO DNIA *05.05.2015*

DATA *05.05.2013*

Zup. Prezydenta Miasta Lublin

DIREKTOR
 Zarządu Dróg i Mostów w Lublinie

inż. Kazimierz Pidek

Jednostka wprowadzająca organizację ruchu
 zawiadamia organ zarządzający ruchem, zarząd
 drogi, właściwego komendanta Policji o terminie
 jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed
 dniem wprowadzenia organizacji ruchu.