

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

DLA ZADANIA:

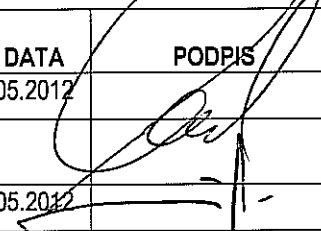
„BUDOWA ODCINKA DROGI OD UL. DIAMENTOWEJ DO UL. ŚWIĘTOCHOWSKIEGO
I W KIERUNKU POSESJI W REJONIE UL. ZEMBORZYCKIEJ 112 B - E”

BRANŻA INŻYNIERIA RUCHU

Obiekt: odcinek drogi od ulicy Diamentowej do ulicy Świętochowskiego i w rejonie ulicy Zemborzyckiej 112 B-E

Adres: Miasto Lublin

INWESTOR	GMINA LUBLIN Plac Władysława Łokietka 1 <u>20-109 Lublin</u>
PROJEKTANT	Marek Oleszczuk ul. Hetmańska 6/11 <u>20-553 Lublin</u>

BRANŻA	FUNKCJA	IMIĘ I NAZWISKO	UPR. NR	DATA	PODPIS
DROGOWA	PROJEKTANT:	mgr inż. Marek Oleszczuk	LUB/0133/PWOD/04	05.2012	
	ASYSTENT PROJEKTANTA:				
	SPRAWDZAJĄCY:	mgr inż. Tomasz Lis	265/Lb/99	05.2012	

Lublin, maj 2012r.

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

1. CZĘŚĆ OPISOWA

- 1) Podstawa opracowania
- 2) Przedmiot inwestycji
- 3) Ogólna charakterystyka projektowanej drogi
- 4) Istniejąca stała organizacja ruchu
- 5) Projektowana stała organizacja ruchu
- 6) Wykaz istniejącego i projektowanego oznakowania pionowego i poziomego
- 7) Wykonanie elementów oznakowania pionowego i poziomego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego

2. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- 1) Plan orientacyjny Rys. 1.1 skala 1:10 000
- 2) Stała organizacja ruchu Rys. 2.1 skala 1:500

Projekt stałej organizacji ruchu dla zadania:
„Budowa odcinka drogi od ul. Diamantowej do ul. Świętochowskiego i w kierunku posesji w rejonie ul. Zemborzyckiej 112 B – E”

1. CZĘŚĆ OPISOWA

1) Podstawa opracowania

Podstawę opracowania stanowią:

- Umowa zawarta pomiędzy Panem Markiem Oleszczukiem ul. Hetmańska 6/11, 20-553 Lublin a Społecznym Komitetem Budowy w rejonie ul. Zemborzyckiej 112 B-E na opracowanie dokumentacji projektowej na zadanie: „Budowa odcinka drogi od ul. Diamentowej do ul. Świętochowskiego i w kierunku posesji w rejonie ul. Zemborzyckiej 112 B-E” dnia 22.02.2011r.
- Mapa do celów projektowych w skali 1:500 Arkusz I zarejestrowana w Miejskim Ośrodku Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej Urzędu Miasta Lublin w dniu 13.04.2011r. pod numerem ewidencyjnym 0663.9-2569/2011
- Mapa do celów projektowych w skali 1:500 Arkusz II zarejestrowana w Miejskim Ośrodku Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej Urzędu Miasta Lublin w dniu 13.04.2011r. pod numerem ewidencyjnym 0663.9-2569/2011
- Projekt budowlany (wykonawczy) pod nazwą: „Budowa odcinka drogi od ul. Diamentowej do ul. Świętochowskiego i w kierunku posesji w rejonie ul. Zemborzyckiej 112 B-E”
- Rozporządzenie Ministra Transportu i 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"

2) Przedmiot inwestycji

Przedmiotem niniejszego opracowania jest budowa odcinka ulicy, od ul. Diamentowej do ul. Świętochowskiego i w kierunku posesji w rejonie ul. Zemborzyckiej 112 B-E w Lublinie. Budowa drogi obejmuje:

- budowę ulicy klasy L o szerokości 6,0m i 5,0m,
- budowę miejsc postojowych dla samochodów osobowych po lewej stronie projektowanej ulicy,
- budowę lewostronnego chodnika odsuniętego od krawędzi jezdni projektowanej ulicy,
- budowę zjazdu indywidualnego,
- wycięcie drzew kolidujących z budowaną ulicą,
- budowę kanalizacji deszczowej wraz z wpustami,
- budowę oświetlenia,

- przebudowę lub zabezpieczenie w niezbędnym zakresie urządzeń obcych kolidujących z budowaną ulicą.

3) Ogólna charakterystyka projektowanej drogi

Początek projektowanej ulicy zlokalizowano w km roboczym 0+000,00 w miejscu skrzyżowania z ulicą Diamentową. Od wierzchołka W2 w km 0+452,92 projektowana ulica łączy się na wprost z istniejącą drogą gruntową, prowadzącą w kierunku ul. Południowej. Koniec projektowanej ulicy zlokalizowano w km 0+603,92. W km 0+452,92 wykonano włączenie do wewnętrznego układu komunikacyjnego. Długość projektowanej ulicy wynosi 603,92m.

Zaprojektowano ulicę z jezdnią o przekroju daszkowym 2,0% szerokości 6,0m na odcinku od skrzyżowania z ulicą Diamentową do wierzchołka W1 w km 0+371,16 oraz o szerokości 5,0m na pozostałym odcinku.

Po lewej stronie jezdni, od km 0+035,07 do km 0+126,07 oraz od km 0+214,78 do km 0+356,12 zaprojektowano miejsca postojowe dla samochodów osobowych do parkowania prostopadłego o wymiarach 2,3m x 5,0m i pochyleniu 2,0% w kierunku krawędzi jezdni. Planowana ilość miejsc postojowych – 71 w tym 6 miejsc dla osób niepełnosprawnych o wymiarach 3,6m x 5,0m.

Na odcinku od ulicy Diamentowej do wierzchołka W1 w km 0+371,16 zaprojektowano chodnik oddalony od krawędzi jezdni 5,0m, o szerokości 2,0m i pochyleniu 2,0% w kierunku jezdni. Na odcinku od wierzchołka W1 do końca opracowania w km 0+603,92 projektowany chodnik o szerokości 2,0m i pochyleniu 2,0% w kierunku jezdni usytuowano bezpośrednio przy krawędzi projektowanej jezdni. Dodatkowo zaprojektowano chodnik na odcinku długości 89,0m wzdłuż ulicy Diamentowej, oddzielony od istniejącej jezdni pasem zieleni o szerokości 6,0m, łączący istniejący chodnik (biegnący od ulicy Zemborzyckiej) z chodnikiem przy projektowanej ulicy.

W km 0+156,00 w miejscu skrzyżowania projektowanej ulicy z torami kolejowymi, na odcinku 4,0m od skrajnej szyny z każdej strony przejazdu zastosowano nawierzchnię typu rozbiernego. Na szerokości 8,0m zaprojektowano przejazd z płyt typu „MIROSŁAW” oraz na dojeździe do przejazdu nawierzchnię z betonowej kostki brukowej gr. 8 cm. W miejscu przejścia projektowanego chodnika, na szerokości 4,0m zastosowano płyty typu „MIROSŁAW”.

Do posesji położonych po lewej stronie zaprojektowano zjazdy publiczne o szerokości 5,0m z wysokościowym dowiązaniem do istniejącego terenu. Zjazdy publiczne posiadać będą nawierzchnię (w liniach rozgraniczających) z kostki betonowej gr. 8 cm ograniczoną obustronnie krawężnikiem betonowym 15x30x100, wyniesiony 12 cm ponad nawierzchnię jezdni, a w miejscu przecięcia się z chodnikiem na 2cm. Przekięcie krawędzi nawierzchni zjazdu i jezdni wykończono lukami o promieniu 5,0m. W km 0+239,40 zaprojektowany zjazd publiczny umożliwi, po przejściu przez działkę nr 101/12, włączenie się do wewnętrznego układu ciągów komunikacyjnych.

Do posesji nr ew. 49/3 znajdującej się po prawej stronie jezdni zaprojektowano zjazd indywidualny o szerokości 4,0m z wysokościowym dowiązaniem do istniejącego terenu. Zjazd indywidualny posiadać będzie nawierzchnię (w liniach rozgraniczających) z kostki betonowej gr. 8 cm ograniczoną obustronnie obrzeżem betonowym 8x30x100. Wzdłuż projektowanej krawędzi jezdni, na całej szerokości zjazdu zaprojektowano zaniżony krawężnik betonowy 15x30x100, wyniesiony 4 cm ponad nawierzchnię jezdni. Przekięcie krawędzi nawierzchni zjazdu i jezdni wykończono skosami 1:1.

Projektowana nawierzchnia jezdni ograniczona jest krawężnikiem betonowym 15x30x100, chodnik zaś obrzeżem betonowym 6x20x100.

Na szerokości przejścia dla pieszych zaprojektowano zaniżony krawężnik betonowy 15x30x100, wyniesiony 2 cm ponad nawierzchnię jezdni.

4) Istniejąca stała organizacja ruchu

Oznakowanie pionowe występujące na ulicy Diamentowej w obszarze planowanej inwestycji to znaki pionowe D-18 z tabliczką określającą sposób parkowania, zakaz zatrzymywania się B-36 oraz znak informacyjny D-23. Przy przejeździe kolejowym znajdują się znaki B-20 i G-3. Na wyjazdach z posesji znajdują się znaki „stop” B-20. Na wjeździe na teren stacji ORLEN zlokalizowano znak D-3 „droga jednokierunkowa” oraz znak nakazu C-3.

Brak oznakowania poziomego.

Lokalizację istniejącego oznakowania przedstawiono w części rysunkowej (Rys. 2.1 – Stała organizacja ruchu).

5) Projektowana stała organizacja ruchu

Projekt stałej organizacji ruchu opracowany został w całości w oparciu o rozwiązania przyjęte w projekcie budowlanym.

Istniejące oznakowanie pionowe pozostaje bez zmian.

Na projektowanej drodze wprowadzono ograniczenie prędkości do 30km/h stosując znaki pionowe B-33 oraz B-34 (koniec ograniczenia prędkości).

Skrzyżowanie z torami kolejowymi (przejazd kolejowy klasy D) oznakowano znakiem G-3. Ze względu na warunki miejscowe (tor kolejowy w łuku) i warunki widoczności ustawiono z obu stron przejazdu znak pionowy B-20 oraz wyznaczono linię bezwzględnego zatrzymania P-12.

Miejsca postojowe dla samochodów osobowych oznakowano znakami pionowymi D-18 z tabliczką T-30f określającą sposób parkowania oraz tabliczką T-3a „koniec”. Dodatkowo wszystkie stanowiska postojowe przeznaczone wyłącznie dla osób niepełnosprawnych wyznaczono znakiem P-20 i P-24 oraz znakiem pionowym D-18a z tabliczką T-29. Miejsca postojowe wyznaczono oznakowaniem poziomym P-19.

Przed zjazdem z projektowanej drogi na istniejącą drogę gruntową ustawiono znak A-30 z tabliczką T-3 „koniec nawierzchni utwardzonej”.

Odcinek od wierzchołka W2 w km 0+452,92 zaprojektowano jako drogę wewnętrzną i oznakowano znakiem pionowym D-46 „droga wewnętrzna” i D-47 „koniec drogi wewnętrznej”. Dodatkowo znaki te ustawiono przy wjeździe i wyjeździe z terenu stacji ORLEN.

Oznakowanie poziome zaprojektowano na odcinku drogi o szerokości 6,0m. Jest to oznakowanie w postaci linii P-1b, P-6 oraz P-4 (na dojeździe do przejazdu kolejowego i przed przejściem dla pieszych). Na skrzyżowaniu z ul. Diamentową zaprojektowano linie P-1e oraz P-7a. Dodatkowo przed przejściem dla pieszych oraz przejazdem kolejowym zastosowano oznakowanie poprzeczne w postaci linii warunkowego zatrzymania P-14.

Przejście dla pieszych oznaczono znakiem pionowym D-6 oraz poziomym P-10.

Całość wprowadzonego oznakowania poziomego i pionowego przedstawiono w części rysunkowej (Rys. 2.1 – Stała organizacja ruchu).

6) Wykaz istniejącego i projektowanego oznakowania pionowego i poziomego

ZNAKI PIONOWE ISTNIEJĄCE

B-20	- 4 szt.
B-36	- 1 szt.
C-9	- 1 szt.
D-3	- 1 szt.
D-18	- 2 szt.

D-23	- 1 szt.
G-3	- 2 szt.
T-0	- 1 szt.
T-30e	- 1 szt.

ZNAKI PIONOWE PROJEKTOWANE

A-30	- 4 szt.
B-20	- 2 szt.
B-33	- 4 szt.
B-34	- 1 szt.
D-6	- 2 szt.
D-18	- 4 szt.
D-18a	- 6 szt.
D-46	- 3 szt.
D-47	- 3 szt.
G-3	- 2 szt.
T-3	- 2 szt.
T-3a	- 2 szt.
T-10	- 2 szt.
T-29	- 6 szt.
T-30f	- 2 szt.

ZNAKI POZIOME PROJEKTOWANE

Projektowane znaki poziome:

– Linie krawędziowe P-7a (16m)	- 1,92 m ²
– Linie segregacyjne ciągłe P-4 (80m)	- 19,20 m ²
– Linie segregacyjne przerywane (376m)	- 20,88 m ²
a. P-1b – 276m	
b. P-1e – 46m	
c. P-6 – 54m	
– przejścia dla pieszych P-10	- 12,00 m ²
– linie zatrzymań P-12 (6m)	- 3,00 m ²
– linie zatrzymań P-14 (3m)	- 1,13 m ²
– stanowiska postojowe P-20 (7 szt.)	- 24,78 m ²
– symbol osoby niepełnosprawnej P-24 (7 szt.)	- 5,32 m ²
– pas postojowy (200m)	- 24,00 m ²
RAZEM	- 112,23 m ²

7) 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 odbłaskowe.

Wymiary zaprojektowanych drogowych znaków pionowych z grupy wielkości małe, 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 należy stosować materiały odblaskowe – folie odblaskowe typu 1, za wyjątkiem znaków A-7 i 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. Oznakowanie poziome na projektowanej ulicy należy wykonać jako grubowarstwowe. Do oznakowania grubowarstwowego należy zastosować masy chemoutwardzalne. Minimalne wymagania dla stałego oznakowania poziomego (określone w wymaganiach technicznych zawartych w rozporządzeniu):

- współczynnik luminacji β (widoczność w dzień) – 0,30
- powierzchniowy współczynnik odblasku [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).

Przewidywany termin wprowadzenia projektowanej organizacji ruchu – III kw. 2013r.

UWAGA:

Należy ustawić znaki pionowe z grupy wielkości „małe” oraz z folii odblaskowej typu 1, za wyjątkiem znaków pionowych D-6, dla których należy zastosować folię odblaskową typu 2.

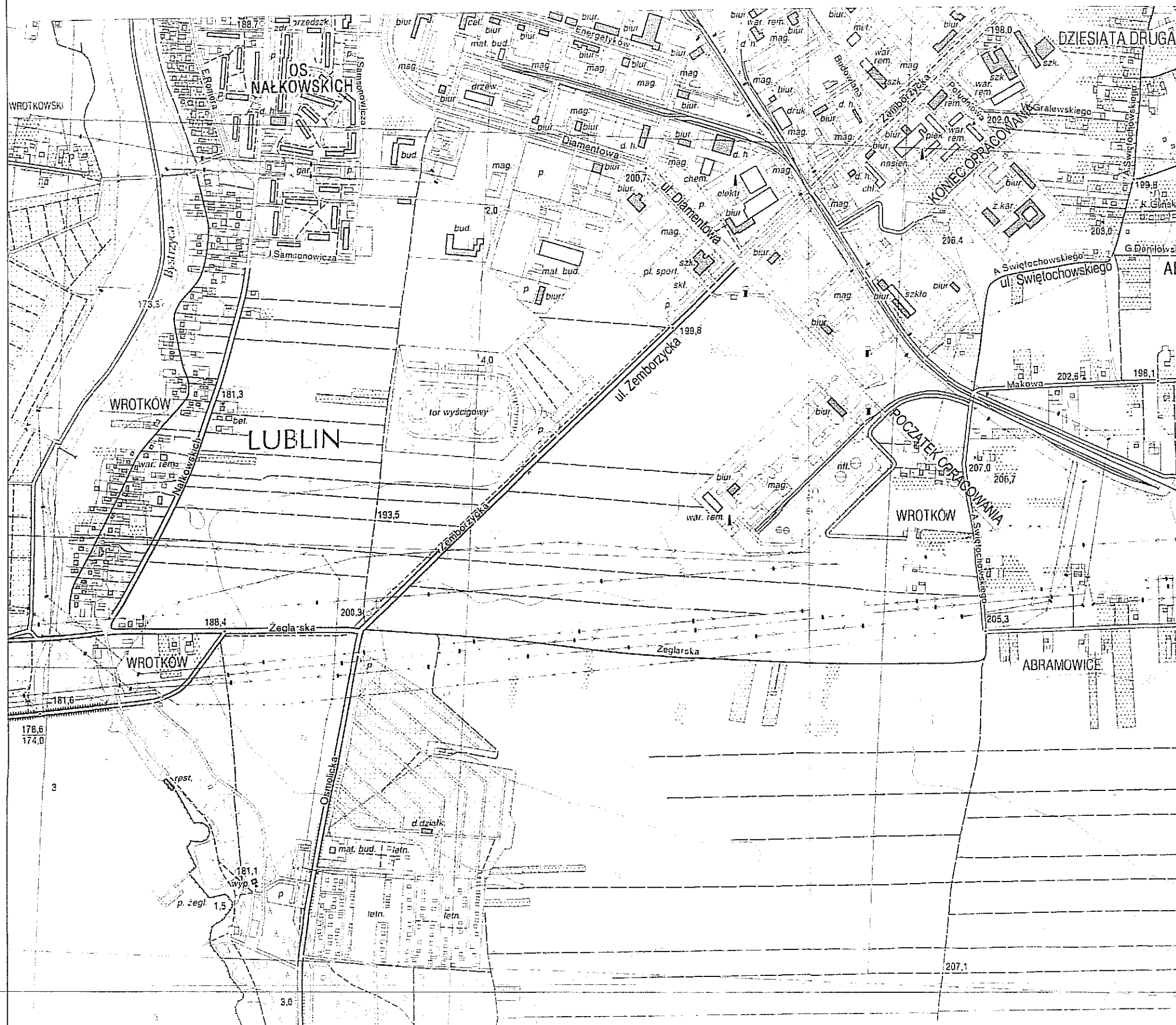
Oznakowanie poziome należy wykonać w postaci oznakowania grubowarstwowego.

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

Opracował
mgr inż. Marek Oleszczuk

2. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1) Plan orientacyjny	Rys. 1.1	skala 1:10 000
2) Stała organizacja ruchu	Rys. 2.1	skala 1:500



LEGENDA :

LOKALIZACJA PROJEKTOWANEJ DROGI

ZARZĄD DRÓG I MOSTÓW
w Lublinie
ul. Kroczyńska 413J
20-401 Lublin

INWESTYCJA: "BUDOWA ODCINKA DROGI
OD UL. DIAMENTOWEJ DO UL. ŚWIĘTOCHOWSKIEGO
I W KIERUNKU POSESJI W REJONIE UL. ZEMBORZYCKIEJ 112 B - E"

INWESTOR: GMINA LUBLIN
Plac Władysława Łokietka
20-109 Lublin

PROJEKTANT: MAREK OLESZCZUK
ul. Hetmańska 6/11
20-553 Lublin

ZESPÓŁ AUTORSKI

funkcja	nazwisko	data	podpis
projektant	mgr. inż. Marek Oleszczuk upr. LUB/0133/PWOD/04	07.2011	
sprawdzający	mgr. inż. Tomasz Lis upr. 265/Lb/99	07.2011	

STADIUM OPRACOWANIA:

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

BRANŻA: INŻYNIERIA RUCHU

TYTUL RYSUNKU:	NR. RYS:
ORIENTACJA	1.1
	SKALA:
	1:10 000

MIJSCOWOŚĆ, DATA:	WERSJA:
LUBLIN, LIPIEC 2011	

