

SPÓŁKA Z O.O.



20-469 LUBLIN, ul. Wrotkowska 1B

tel./fax. 81-744-00-70, e-mail: info@drogmost.lublin.pl www.drogmost.lublin.pl

Dział wykonawstwa ul. Zaciszna 16, tel. 81-744-13-26

e-mail: wykonawstwo@drogmost.lublin.pl

PRACOWNIA PROJEKTOWA, tel./fax 81 743 94 00, e-mail: projektanci@drogmost.lublin.pl

REGON 008020120

NIP 712-015-68-14

KRS 0000057033 Sąd Rejonowy Lublin-Wschód z/s w Świdniku

VI Wydział Gospodarczy KRS

KAPITAŁ ZAKŁADOWY 50000, zł wpłacony

Bank PEKAO SA V Oddział w Lublinie

75 1240 2500 1111 0000 3764 2888



Rok założenia 1988

Nr umowy **519/ZDM/17** z dnia 15.11.2017 r.

Nr rejestru **17/17/P**

Inwestor **GMINA LUBLIN**

Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Adres **20-401 Lublin, ul. Krochmalna 13J**

Tytuł opracowania **Zadanie I – Rozbiórka i budowa mostu na rzece Czerniejówce w ciągu ul. Pawiej oraz rozbudowa ul. Pawiej do ul. Kunickiego w Lublinie, wraz z odwodnieniem i oświetleniem.**

Branża **drogowa**

Obiekt **most przez Czerniejówkę i ulica Pawia w Lublinie**

Adres **miasto i gmina Lublin, woj. lubelskie,**



**ZARZĄD DRÓG I MOSTÓW
w LUBLINIE**
2018 -11- 16

Nr rejestru
L. dz.

**ZARZĄD DRÓG I MOSTÓW
w Lublinie
ul. Krochmalna 13J
20-401 Lublin**

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

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

w zakresie: **z uwagi na:**

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

Lublin, październik 2018 r.

Funkcja	Imię i nazwisko / nr uprawnień	Podpis
Opracował	mgr inż. Grzegorz Milaszkiewicz upr. LUB/0014POOD/14 do proj. w spec. drogowej	

**Wydział Ruchu Drogowego
Komendy Miejskiej Policji
w Lublinie**

PROJEKT OPINIUJE POZYTYWNE
Lublin, dnia **01.11.2018**
KOMENDANT MIEJSKI POLICJI

w Lublinie
z upoważnienia
Specjalista
Wydziału Ruchu Drogowego
KMP w Lublinie

podkom. Marcin Szwajgier

Nr rej. **226 / 2018**
TERMIN WPROWADZENIA
ZATWIERDZONEJ ORGANIZACJI
RUCHU DO Dnia **02.12.2020**
Z up. Prezydenta Miasta Lublin
DYREKTOR
DATA **03.12.2018**
Zarządu Dróg i Mostów w Lublinie

inż. Konrad Pidek

RDP-672 / 18

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

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:

• Strona tytułowa	1
• Zawartość opracowania.....	2
A. Część opisowa	3
Opis techniczny.....	3
1. Przedmiot opracowania.....	3
2. Podstawa opracowania.....	3
3. Opis stanu istniejącego.....	3
4. Opis stanu projektowanego.....	5
5. Informacje dodatkowe.....	7
B. Część rysunkowa	
Rys. 1. Plan orientacyjny - skala 1:10000	
Rys. 2. Plan sytuacyjny – stała organizacja ruchu - skala 1:500	

OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu w związku z rozbiórką i budową mostu na rzece Czarniejówce w ciągu ul. Pawiej oraz rozbudową ul. Pawiej do ul. Kunickiego w Lublinie wraz z odwodnieniem i oświetleniem.

2. Podstawa opracowania

- [1] Umowa nr 519/ZDM/17 z dnia 15.11.2017r. (Rejestr nr 17/17/P).
- [2] Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 roku „Prawo o ruchu drogowym” (tekst jedn. Dz.U. 2017 poz. 1260).
- [3] Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jedn. Dz.U. z 2017r. poz. 2222).
- [4] Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 roku w sprawie znaków i sygnałów drogowych” (Dz. U. 2002 nr 170 poz. 1393, z późn. zmianami).
- [5] 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. 2003 nr 220 poz. 2181, z późn. zm.).
- [6] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (tekst jedn. Dz.U. 2017 poz. 784).
- [7] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jedn. Dz.U. z 2016r. poz. 124).
- [8] Badania i pomiary inwentaryzacyjne przeprowadzone we własnym zakresie.
- [9] Obowiązujące normy, przepisy, katalogi i instrukcje.

3. Opis stanu istniejącego

3.1. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze

Ulica Pawia położona jest na terenie dzielnicy Dziesiąta i dzielnicy Kośminek. Odcinek ul. Pawiej objęty zakresem inwestycji, łączy ul. Kunickiego z ul. Wspólną. Na obszarze objętym opracowaniem, wzdłuż ulicy, na działkach urządzonych zlokalizowane są budynki mieszkalne jedno i dwukondygnacyjne, budynki handlowe, gospodarcze, jak również działki nieurządzone. Na terenie działki nr ewid. 54 (obr. 10, ark. 3) znajduje się budynek biurowo – magazynowo – produkcyjny. Większość działek jest ogrodzona. Obszar ten nie objęty jest miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

Na odcinku ul. Pawiej od skrzyżowania z ul. Kunickiego do skrzyżowania z ul. Piaskową odbywa się ruch kołowy jednokierunkowy -w kierunku ul. Wspólnej. Na odcinku ul. Pawiej od skrzyżowania z ul. Piaskową do skrzyżowania z ul. Wspólną odbywa się ruch kołowy w obu kierunkach.

Ulica posiada nawierzchnię z betonu asfaltowego, o szerokości jezdni ok. 7 m, obustronne chodniki o nawierzchni z kostki brukowej betonowej wibroprasowanej lub z płyt betonowych chodnikowych, o zmiennych szerokościach, usytuowane przy krawędzi jezdni lub oddzielone od jezdni pasami zieleni (trawniki).

Szerokość pasa drogowego ulicy jest zmienna i zawiera się w przedziale od ok. 11 m do ok. 20 m. W pasie drogowym ulicy zlokalizowane są doziemne sieci uzbrojenia terenu tj.: kanalizacja deszczowa, kanalizacja sanitarna, sieć gazowa, sieć wodociągowa, sieci elektroenergetyczne (doziemne i napowietrzne), sieci teletechniczne oraz przechodzące poprzecznie do osi ulicy przyłącza do przyległych budynków. Ponadto, nad ulicą przebiega napowietrzna sieć wysokiego napięcia.

Ogólny stan techniczny ulicy:

Nawierzchnia jezdni ulicy Pawiej jest w złym stanie technicznym. Na przeważającej części w nawierzchni jezdni występują liczne uszkodzenia powierzchniowe (wykruszenia, wyboje), łaty po remontach cząstkowych, deformacje i spękania. Lokalnie, krawężniki ograniczające jezdnię są zaniżone, w stosunku do nawierzchni jezdni, a także wykazują liczne uszkodzenia w postaci spękań i wykruszeń. Istniejące chodniki zlokalizowane wzdłuż ulicy, o nawierzchni z płyt betonowych oraz obwiednie chodników wykonane z obrzeży betonowych, są w złym stanie technicznym, wykazują liczne uszkodzenia, spękania i wykruszenia.

Poniższe tabele przedstawiają zestawienie wyników obliczeń średniego dobowego ruchu w roku bazowym 2017 dla poszczególnych kierunków ruchu oraz jego struktury na podstawie przeprowadzonych pomiarów ruchu wykonanych we własnym zakresie.

Ul. Pawia - od strony ul. Kunickiego prosto w stronę ul. Lotniczej

Kategoria pojazdów	SDR ₂₀₁₇ [poj./doba]	Udział procentowy
motocykle	0	0.0%
samochody osobowe	3178	91.0%
samochody dostawcze	285	8.2%
samochody ciężarowe bez przyczep	28	0.8%
samochody ciężarowe z przyczepami	0	0.0%
autobusy	0	0.0%
ciągniki rolnicze	0	0.0%
Razem	3491	100.0%

Ul. Pawia - od strony ul. Kunickiego w lewo w stronę ul. Piaskowej

Kategoria pojazdów	SDR ₂₀₁₇ [poj./doba]	Udział procentowy
motocykle	0	0.0%
samochody osobowe	47	62.5%
samochody dostawcze	28	37.5%
samochody ciężarowe bez przyczep	0	0.0%
samochody ciężarowe z przyczepami	0	0.0%
autobusy	0	0.0%
ciągniki rolnicze	0	0.0%
Razem	76	100.0%

Ul. Pawia - od strony ul. Lotniczej w prawo w stronę ul. Piaskowej

Kategoria pojazdów	SDR ₂₀₁₇ [poj./doba]	Udział procentowy
motocykle	0	0.0%
samochody osobowe	2609	88.1%
samochody dostawcze	341	11.5%
samochody ciężarowe bez przyczep	9	0.3%
samochody ciężarowe z przyczepami	0	0.0%
autobusy	0	0.0%
ciągniki rolnicze	0	0.0%
Razem	2960	100.0%

3.2. Ogólna charakterystyka i stan istniejącego mostu

Lokalizacja obiektu mostowego.

Most zlokalizowany jest w km 0+483 drogi powiatowej nr 2381L - ulica Pawia w Lublinie nad rzeką Czarniejówką. Most usytuowany na odcinku prostym ulicy w skosie 68° osi mostu w stosunku do osi podpór. Istniejący most jest obiektem jednoprzęsłowy o konstrukcji płytowej – wolnopodpartej, płyta w przekroju poprzecznym posiada z obu stron wsporniki pod częścią chodnikową.

Ustrój niosący – płyta żelbetowa kablobetonowa monolityczna oparta na przyczółkach betonowych posadowionych bezpośrednio na gruncie w ściankach szczelnych drewnianych, przyczółki ze skrzydełkami wiszącymi, na skrzydełkach wsporniki pod chodnikami

Podpory posadowione są bezpośrednio na gruncie. Szerokość przyczółka równa szerokości płyty, tj. 7,74 m. Zgodnie z projektem, z tyłu przyczółków, na poziomie ciosu podłożyskowego wykonane zostały wsporniki przeciwwagi, stanowiące również stężenie skrzydełek.

Most zaprojektowany został na obciążenie wg normatywu z 1956 roku: obciążenie samochodowe klasy I. ze sprawdzeniem na obciążenie T-60.

– schemat statyczny - most płytowy - wolnopodparty		
– długość obiektu mostowego ze skrzydłami	23,40 m	
– rozpiętość teoretyczna mostu		16,00 m
– długość całkowita płyty	16,50 m	
– skrzydełka		3,00, 3,60 m
– szerokość płyty		7,84 m
– szerokość konstrukcyjna (wraz ze wspornikami)	9,93 m	
– szerokość jezdni		7,00 m
– szerokość użytkowa mostu (w świetle balustrad)		7,62 m
– szerokość chodników		1,47m + 1,50m
– grubość płyty ustroju niosącego zmienna wraz z nawierzchnią	0,83m	
– balustrada z płaskowników o wysokości		1,05 m

Istniejący most, nie spełnia wymagań nośności wytrzymałościowych konstrukcji dla tego typu obiektów, stąd wprowadzone oznakowanie: zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad 10 t.

3.3. Istniejące oznakowanie ulicy

W skład istniejącego oznakowania pionowego wchodzić znaki z kategorii A – ostrzegawcze, B – zakazu, C – nakazu, D – informacyjne, F – znaki uzupełniające. Na ul. Pawiej oraz na ul. Wspólnej występuje oznakowanie poziome w zakresie linii segregacyjnych, strzałek, znaków poprzecznych, znaków uzupełniających. Brak jest urządzeń bezpieczeństwa ruchu. Na wlocie ul. Pawiej do ul. Kunickiego występuje sygnalizacja świetlna. Istniejące oznakowanie zarówno pionowe jak i poziome jest niewystarczające i wymaga uzupełnienia.

4. Opis stanu projektowanego

4.1. Parametry projektowanej ulicy

Podstawowe parametry techniczne rozbudowy ulicy Pawiej:

- kategoria - droga powiatowa nr 2381L
- klasa techniczna - L
- prędkość projektowa - 30 km/h
- kategoria ruchu - KR2
- ilość jezdni - 1
- ilość pasów ruchu - 2
- szerokość jezdni od ul. Kunickiego do km 0+152,72 6,00 m (2*3,00 m)
- szerokość jezdni od km 0+152,72 do ul. Piaskowej zmienna 6,00-7,00 m
- szerokość jezdni od ul. Piaskowej 7,00 m (2*3,50 m)
- szerokość jezdni ul. Wspólnej 5,00 m (2*2,50 m)
- szerokość ciągów pieszych 1,50-4,80 m
- pochylenie poprzeczne jezdni 2% obustronne
- pochylenie poprzeczne chodników 2% w kierunku jezdni
- długość linii przystankowej 30,0 m
- wymiary miejsca postojowego na parkingu wzdłuż ul. Wspólnej 2,90 x 5,00 m

Do zaprojektowania konstrukcji nawierzchni przyjęto kategorię ruchu **KR2**.

4.2. Parametry projektowanego mostu

Most usytuowany na odcinku prostym ulicy w łuku pionowym wypukłym o promieniu 600 m i w skosie 68° w stosunku do osi rzeki.

Zaprojektowano most jednoprzęsłowy płytowy – żelbetowy, połączony z przyczółkami w układ ramowy, podpory posadowione na palach wierconych o średnicy 1,20 m.
Na końcach mostu zaprojektowano płyty przejściowe żelbetowe długości po 4,00 m.

Parametry techniczno – użytkowe projektowanego mostu:

- długość całkowita mostu (ze skrzydełkami)	31,60 m,
- długość całkowita obiektu w osi	21,79 m
- rozpiętość teoretyczna	20,49 m
- szerokość całkowita mostu	16,04 m,
- szerokość konstrukcyjna mostu	14,92 m
- światło poziome po osi mostu	19,20 m
- światło poziome prostopadłe do osi rzeki	17,80 m

Elementy drogi na moście:

- szerokość jezdni w krawężnikach	7,60 m
- chodniki od strony napływu z rezerwą na ścieżkę rowerową	4,70 m
- chodnik od strony odpływu	2,20 m
- szerokość użytkowa w świetle barier ochronnych	14,50 m
- na krawędzi obiektu po obu stronach barieroporęcze wysokości	1,20 m

4.3. Projektowane zagospodarowanie ulicy

Poniżej przedstawiono zakres inwestycji oraz rodzaje projektowanych robót w ramach rozbudowy przedmiotowej ulicy i mostu:

- korekta geometrii budowanej ulicy,
- zmniejszenie szerokości jezdni budowanej ulicy,
- wymiana istniejącej konstrukcji nawierzchni budowanej ulicy,
- przebudowa włączenia projektowanej ulicy Pawiej do ulicy Kunickiego,
- przebudowa skrzyżowania z ul. Wspólną,
- budowa obustronnych chodników dla pieszych,
- budowa, rozbudowa lub przebudowa zjazdów na przyległe działki,
- budowa przystanku autobusowego bez zatoki autobusowej,
- budowa kanalizacji deszczowej z wylotem do rzeki Czarniejówki,
- przebudowa oświetlenia ulicznego,
- przebudowa istniejącego uzbrojenia kolidującego z inwestycją,
- wycinka zieleni kolidującej z planowaną inwestycją.

4.4. Projektowane oznakowanie ulicy

W ramach projektu stałej organizacji ruchu dla przebudowy ul. Pawiej wraz z mostem przez rzekę Czarniejówkę wprowadza się oznakowanie pionowe, poziome i urządzenia bezpieczeństwa ruchu. Ulica Pawia na odcinku od ul. Kunickiego do ul. Piaskowej została zaprojektowana jako jednokierunkowa, dwupasowa z wydzieleniem pasów ruchu. Przed skrzyżowaniem z ul. Piaskową zaprojektowano podział pasów ruchu na poszczególne kierunki stosując oznakowanie pionowe i poziome. Dla pojazdów skręcających w lewo w ul. Piaskową zaprojektowano oznakowanie pionowe i poziome ostrzegające o konieczności ustąpienia pierwszeństwa. Na dalszym odcinku ulicy Pawiej od ul. Piaskowej do końca opracowania zaprojektowano oznakowanie poziome w zakresie linii segregacyjnych i krawędziowych na wlotach ul. Wspólnej. Przewidziano oznakowanie przystanku autobusowego bez zatoki stosując linię P-17. Zaprojektowano również przejścia dla pieszych na skrzyżowaniu ul. Pawiej z ul. Piaskową, na skrzyżowaniu ul. Pawiej z ul. Wspólną oraz w rejonie przystanku autobusowego a także na wlocie ul. Pawiej do ul. Kunickiego. Przed przejściami dla pieszych oraz wzdłuż peronu przystanku autobusowego przewidziano dwa rzędy płytek ryflowanych.

Ze względu na ograniczoną widoczność na obydwu wlotach ul. Wspólnej do ul. Pawiej zaprojektowano

oznakowanie pionowe B-20 wraz z liniami zatrzymania. Z uwagi na rozbiórkę i budowę nowego mostu przez rzekę Czarniejówkę o zwiększonej nośności usunięto oznakowanie związane z ograniczeniem dopuszczalnej prędkości i tonażu w obrębie obiektu mostowego a także zlikwidowano oznakowanie pionowe w zakresie tablic F-6 w ul. Kunickiego przed skrzyżowaniem z ul. Pawią. Na obiekcie mostowym zastosowano barieroponę U-11b. Ponadto przed i za obiektem mostowym oraz w rejonie dojazdów do urządzeń podczyszczających zaprojektowano bariery ochronne U-14a.

Ze względu na zaniżenie chodnika w stosunku do poziomu jezdni wzdłuż budynków nr 28 i 33, w celu ochrony pieszych zaprojektowano ogrodzenia segmentowe U-12a długości 15,0 m po lewej stronie jezdni i 13,5 m po prawej stronie jezdni.

5. Informacje dodatkowe

Przewidywany termin wprowadzenia projektowanej stałej organizacji ruchu – 2019 r.

O terminie wprowadzenia niniejszej organizacji ruchu należy zawiadomić organ zarządzający ruchem co najmniej 7 dni przed jej wprowadzeniem.

Znaki drogowe pionowe wykonać w technologii folii odblaskowej typu 1. W przypadku znaków A-7, B-20 i D-6 obowiązuje stosowanie folii odblaskowych typu 2.

Znaki należy wykonać w grupie wielkości znaków średnich dla ul. Pawiej oraz małych dla ul. Wspólnej z wyjątkiem znaków A-7 i B-20, które należy wykonać w grupie wielkości znaków średnich.

Oznakowanie poziome w ramach realizacji przedmiotowej inwestycji należy wykonać jako grubowarstwowe strukturalne z użyciem masy chemoutwardzalnej przy założeniu współczynnika odblaskowości min. 300 mcd/lx. Zbędne oznakowanie poziome (w miejscach korekt oznakowania) należy usunąć w sposób trwały – zabrania się zamalowywania „starego” oznakowania farbami.

Opracował:

Lublin, październik 2018 r.

Zadanie I - ul. Pawia - WYKAZ OZNAKOWANIA PIONOWEGO			
Symbol	Opis	tarcze szt.	Grupa wielkości znaku
OZNAKOWANIE PIONOWE - DO USUNIĘCIA			
A-7	ustęp pierwszeństwa	2	średnie
B-2	zakaz wjazdu	1	średnie
B-18	zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad 3,5 t	1	małe
B-18	zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad 10 t	2	średnie
B-33	ograniczenie prędkości	2	średnie
B-43	strefa ograniczonej prędkości	1	małe
B-44	koniec strefy ograniczonej prędkości	1	małe
C-1	nakaz jazdy w prawo przed znakiem	1	średnie
C-2	nakaz jazdy w prawo za znakiem	1	średnie
D-1	droga z pierwszeństwem	2	średnie
D-3	droga jednokierunkowa	1	średnie
D-6	przejście dla pieszych	4	średnie
F-5	uprzedzenie o zakazie	1	-
F-6	znak uprzedzający umieszczony przed skrzyżowaniem	3	-
T-0	tabliczka uzupełniająca	1	małe
SUMA		24	
słupki do znaków [szt.]		14	
słupki odgięte [szt.]		1	
konstrukcje wsporcze z dwoma słupkami [szt.]		3	

OZNAKOWANIE PIONOWE - DO WYMIANY			
B-36	zakaz zatrzymywania się	1	średnie
D-3	droga jednokierunkowa	1	średnie
SUMA		2	
słupki odgięte [szt.]		1	

OZNAKOWANIE PIONOWE - PROJEKTOWANE			
A-7	ustęp pierwszeństwa	3	średnie
A-20	odcinek jezdni o ruchu dwukierunkowym	1	średnie
A-32	oschronienie jezdni	2	średnie
B-1	zakaz ruchu w obu kierunkach	1	małe
B-1	zakaz ruchu w obu kierunkach	1	średnie
B-18	zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad 3,5 t	1	małe
B-20	stop	2	średnie
B-43	strefa ograniczonej prędkości	1	małe
B-44	koniec strefy ograniczonej prędkości	1	małe
C-2	nakaz jazdy w prawo za znakiem	1	średnie
C-9	nakaz jazdy z prawej strony znaku	1	średnie
D-1	droga z pierwszeństwem	3	średnie
D-2	koniec drogi z pierwszeństwem	2	średnie
D-3	droga jednokierunkowa	1	średnie
D-6	przejście dla pieszych	4	małe
D-6	przejście dla pieszych	7	średnie
D-15	przystanek autobusowy	1	średnie
F-6	znak uprzedzający umieszczony przed skrzyżowaniem	1	-
F-10	kierunki na pasach ruchu	1	-
T-0	tabliczka uzupełniająca	4	małe
T-0	tabliczka uzupełniająca	1	średnie
SUMA		40	
słupki do znaków [szt.]		29	
konstrukcje wsporcze z dwoma słupkami [szt.]		1	

Zadanie I - ul. Pawia - WYKAZ OZNAKOWANIA POZIOMEGO

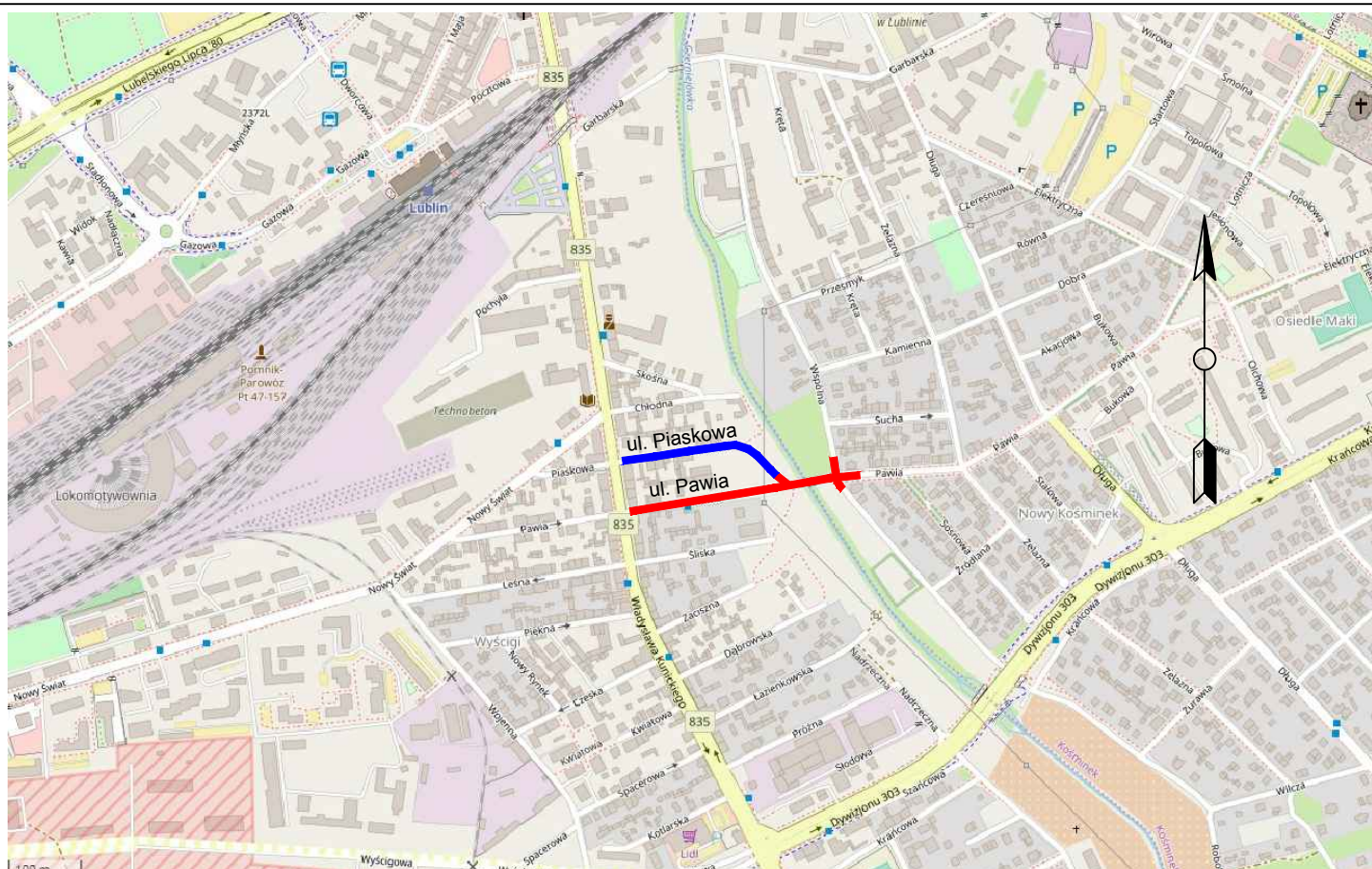
OZNAKOWANIE POZIOME - PROJEKTOWANE						
Symbol	Nazwa	Ilość Dł./Pow/Szt.	wsp. m ² /mb	Powierzchnia (m ²)		
				ciągłe	przerwane	strzałki, poprzeczne, uzupełniające
P-1c	linia pojedyncza przerywana - wydzielająca	60.00	0.12		7.2	
P-1d	linia pojedyncza przerywana - prowadząca wąska	5.00	0.06		0.3	
P-1e	linia pojedyncza przerywana - prowadząca szeroka	12.00	0.12		1.4	
P-2a	linia pojedyncza ciągła - wąska	18.00	0.12	2.2		
P-2b	linia pojedyncza ciągła - szeroka	15.30	0.24	3.7		
P-4	linia podwójna ciągła	95.60	0.24	22.9		
P-6	linia ostrzegawcza	84.00	0.08		6.7	
P-7a	linia krawędziowa - przerywana szeroka	25.00	0.12		3.0	
P-7b	linia krawędziowa - ciągła szeroka	41.10	0.24	9.9		
P-8a krótki	strzałka kierunkowa na wprost - krótki	3	1.21			3.6
P-8b krótki	strzałka kierunkowa w lewo - krótki	3	1.49			4.5
P-10	przejście dla pieszych	184.00	0.50			92.0
P-12	linia bezwzględne zatrzymania	18.00	0.50			9.0
P-13	linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów	8.40	0.26			2.2
P-14	linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów	23	0.38			8.6
P-17	linia przystankowa	30	0.15			4.6
P-21a	powierzchnia wyłączona z ruchu pojazdów	21	0.38			8.0
Suma				38.6	18.7	132.5
Razem				189.8		

Projektowane oznakowanie poziome należy wykonać w technologii grubowarstwowej.

OZNAKOWANIE POZIOME - DO USUNIĘCIA						
Symbol	Nazwa	Ilość Dł./Pow/Szt.	wsp. m ² /mb	Powierzchnia (m ²)		
				ciągłe	przerwane	strzałki, poprzeczne, uzupełniające
P-10	przejście dla pieszych	28.00	0.50			14.0
Suma				0.0	0.0	14.0
Razem				14.0		

Zadanie I - ul. Pawia - WYKAZ URZĄDZEŃ BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Symbol	Opis	Ilość	Jedn.	Uwagi
U-4b	tablica rozdzielająca	1	szt.	projektowane
U-5a	słupki przeszkodowe	2	szt.	projektowane
U-11a	balustrada	46.4	m	do usunięcia (wg br. mostowej)
U-11b	barieroporęcz N1/W1	62	m	projektowane (wg br. mostowej)
U-12a	ogrodzenie segmentowe o długości segmentu 1,5 m, i wysokości 1,1 m	28.5	m	projektowane
U-14a	bariera ochronna stalowa H1/W2/A (przy dojazdach do urządzeń podczyszczających)	52	m	projektowane
U-14a	bariera ochronna stalowa H1/W2/A (przy dojazdach do obiektu mostowego)	64	m	projektowane (wg br. mostowej)



LEGENDA:

- Zakres projektu stałej organizacji ruchu - Zadanie I: Rozbudowa mostu i ul. Pawiej
- Zakres projektu stałej organizacji ruchu - Zadanie II: Rozbudowa ul. Piaskowej wg odrębnego opracowania

Zamawiający:

GMINA LUBLIN
Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie
 20-401 Lublin, ul. Krochmalna 13j

Autor:



PRACOWNIA PROJEKTOWA
 20-469 Lublin
 ul. Wrołkowska 1b
 tel./fax (81) 743 94 00



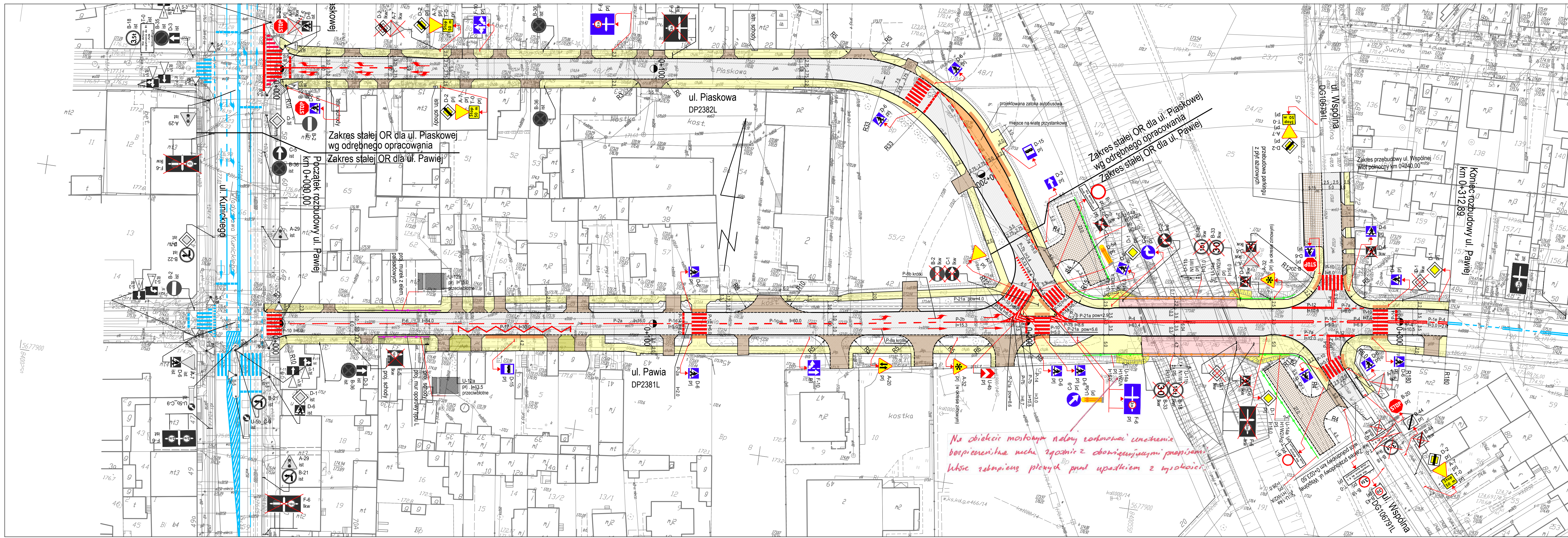
www.drogmost.lublin.pl
 e-mail: projektanci@drogmost.lublin.pl

Zadanie:

Zadanie I - Rozbiórka i budowa mostu na rzece Czerniejówce w ciągu ul. Pawiej oraz rozbudowa ul. Pawiej do ul. Kunickiego w Lublinie, wraz z odwodnieniem i oświetleniem.

Tyt. rysunku PLAN ORIENTACYJNY

Nr rej.: 017/17/P	Data: 10.2018	Brzoz: drogowa	Stadium: SOR	Skala: 1:10000	Nr rys.: 1
Funkcja	Imię i nazwisko			Nr upr.	Podpis
Opracował	mgr inż. Grzegorz Milaszkiewicz			LUB/0014/POOD/14	



LEGENDA:

- D-6 proj. oznakowanie pionowe
- D-6 istn. oznakowanie pionowe
- D-6 istn. oznakowanie pionowe do usunięcia
- P-4 I=7.0 proj. oznakowanie poziome
- P-4 istn. oznakowanie poziome
- proj. bariery ochronne U-14a
- proj. barieropiętrowe U-11b
- proj. ogrodzenia U-12a
- projektowane krawężniki
- projektowane krawężniki zanizzone
- proj. nawierzchnia jezdni bitumiczna
- proj. nawierzchnia chodników z kostki betonowej (przy przejściach dla pieszych i na peronie przystanku autobusowego z płyt ryflowanych "stop")
- proj. nawierzchnia chodników na obiekcie mostowym
- proj. nawierzchnia chodników z kostki betonowej o konstrukcji wzmocnionej
- proj. nawierzchnia zjazdów z kostki betonowej
- proj. nawierzchnia z płyt asfaltowych - parking i dojazd do urządzeń podczyszczających
- proj. nawierzchnia betonowa na zatoce autobusowej

ZARZĄD DRÓG I MOSTÓW
w Lublinie
ul. Krochmalna 13J
20-401 Lublin

Zamawiający:		GMINA LUBLIN Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie 20-401 Lublin, ul. Krochmalna 13		Specjalista Biuro Ruchu Drogowego KMP w Lublinie	
Autor:	SPÓŁKA Z O.O. DrogMost LUBELSKI	PRACOWNIA PROJEKTOWA 20-401 Lublin ul. Włodowska 1b tel./fax: (81) 743 94 00	 z siedzibą w Lublinie	podkom. Marcin Szwajgier www.drogmost.lublin.pl e-mail: p.szwajgier@drogmost.lublin.pl	
opis:	Zadanie I - Rozbiórka i budowa mostu na rzecze Czarniec w ciągu ul. Pawiej oraz rozbudowa ul. Pawiej do ul. Kunickiego w Lublinie, wraz z odwodnieniem i oświetleniem.				
Tytuł rysunku: PLAN SYTUACYJNY - STAŁA ORGANIZACJA RUCHU					
Nr rej.:	01717/P	Data:	10.2018	Skala:	1:500
Przebieg:		Inicjator i realizacja		Nr upr.	
Opracował:		mgr inż. Grzegorz Miaszkiewicz		LUB/0014/POD/14	