

SPIS TREŚCI

OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot i zakres opracowania.
2. Podstawa opracowania.
3. Stan istniejący.
4. Stan projektowany.
5. Zastosowane znaki i ubr.
6. Zalecenia końcowe.

CZĘŚĆ RYSUNKOWA:

- | | |
|--|--------|
| 1. Orientacja | Rys. 1 |
| 2. Inwentaryzacja | Rys. 2 |
| 3. Stała organizacja ruchu – ul. Kunickiego - wiadukt | Rys. 3 |
| 4. Stała organizacja ruchu – Plac Bychawski | Rys. 4 |
| 5. Stała organizacja ruchu – ul. Kunickiego – Nowy Świat – Chłodna | Rys. 5 |
| 6. Stała organizacja ruchu – ul. Pocztowa – Plac Dworcowy | Rys. 6 |

OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot i zakres opracowania.

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu dla zadania „Modernizacja wiaduktu kolejowego ul. Kunickiego w Lublinie wraz z budową nowych przejść podziemnych”.

2. Podstawa opracowania.

Podstawą opracowania jest:

- zlecenie UPW POLA Sp. z o.o. z dnia 28.08.2011r
- inwentaryzacja istniejącego oznakowania
- 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 Ustawa (Załącznik do nr 220, poz 2181 z dnia 23 grudnia 2003r.)

3. Stan istniejący.

Wiadukt kolejowy jest zlokalizowany przy ul. Kunickiego pomiędzy ulicami Pocztową i Pochyłą. Obecnie pod wiaduktem wyznaczone są 2 jezdnie o przeciwnych kierunkach ruchu i ograniczonej skrajni – 3,4m. Ruch pieszy odbywa się pod wiaduktem poprzez galerie zlokalizowane bezpośrednio przy jezdni na wysokości 2m powyżej poziomu jezdni, zabezpieczone balustradami. Pod wiaduktem odbywa się ruch pojazdów osobowych, ciężarowych, autobusów i trolejbusów - trakcja trolejbusowa jest zamocowana do stropu wiaduktu.

4. Stan projektowany.

Modernizacja wiaduktu polega na obniżeniu wysokości nawierzchni jezdni co spowoduje zwiększenie skrajni do 4,50 oraz częściowej likwidacji galerii bocznych przeznaczonych dla ruchu pieszego. Częściowa likwidacja galerii bocznych umożliwi wykonanie 2 jezdni o szerokości 6m dla każdego kierunku ruchu. Dzięki temu istnieje możliwość wyznaczenia 2 pasów ruchu w każdym kierunku pod wiaduktem. Boczne galerie zostaną zamknięte dla ruchu pieszego, będą służyły jedynie zabiegom utrzymaniowym. Ruch pieszy będzie odbywał się poprzez nowe przejścia podziemne. Ze względu na konieczność montażu trakcji trolejbusowej nad prawymi pasami ruchu skrajnia prawych pasów (w obu kierunkach) zmniejszy się do 4,30m.

Projekt stałej organizacji ruchu obejmuje ul. Kunickiego od skrzyżowania Plac Bychawski – ul. 1 Maja – Wolska – Kunickiego do skrzyżowania ul. Kunickiego z ul. Piaskową (Rys 2,3,4) oraz skrzyżowanie Plac Dworcowy – ul. Pocztowa (Rys. 5).

Na ul. Kunickiego zaprojektowano nową tablicę F-6 i adekwatne oznakowanie poziome, zastąpiono istniejące ograniczenia skrajni znakami B-16(3,8m).

Ze względu na brak skrajni dla prawych pasów jezdni pod wiaduktem, bezpośrednio na obiekcie zaprojektowano tablice U-9c oraz znak B-16 nad pasem ruchu z ograniczoną skrajnią pionową drogi.

Zastosowano aktywne oznakowanie świetlne w nawierzchni pod wiaduktem oraz ze względu na brak prostego odcinka przy wyjeździe spod wiaduktu - w kierunku Placu Bychawskiego.

Na skrzyżowaniu ul. Kunickiego z ul. Pocztową projektowane przejście dla pieszych zostało przesunięte w stosunku do stanu istniejącego o 5m w kierunku Placu Dworcowego.

Na murku oporowym zlokalizowanym przy nowo projektowanym wjeździe od strony wschodniej, umieszczono U-9b ze względu na brak skrajni poziomej.

Wszystkie wejścia do galerii bocznych zamknięto barierą U-12a oraz oznakowano B-41.

Na Placu dworcowym – przy wlocie ul. Pocztowej zaprojektowano F-5.

Na skrzyżowaniu ul. Kunickiego – Plac Bychawski – 1 maja – Wolska oraz na skrzyżowaniu ul. Kunickiego – Piaskowa zaproponowano modyfikacje tablic F-6 i F-5 informujących o skrajni pionowej pod wiaduktem. Modyfikacja polega na zamianie istniejącego elementu tablicy B-16(3,4m) na B-16(3,8). Tablice F-6 są w dobrym stanie i taka modyfikacja jest możliwa.

5. Zastosowane znaki i ubr.

Znaki do usunięcia:	
B-16(3,4m)	- 4szt.
F-10	- 2szt.

Znaki do przestawienia:	
B-20	- 1 szt.
B-21	- 1 szt.
B-36	- 1 szt.
D-6	- 2szt.
D-18a	- 1 szt.

Oznakowanie poziome:		
P-1b	- 110mb	- 4,4m2
P-1e	- 19mb	- 2,3m2
P-2a	- 206mb	- 24,8m2
P-4	- 94mb	- 22,6m2
P-6	- 168mb	- 13,5m2
P-7a	- 58mb	- 7m2

Znaki projektowane:	
A-12a	- 1 szt.
B-16	- 4szt.
B-41	- 2szt.
D-6	- 2szt.
F-5	- 1 szt.
F-10	- 2szt.
U-9b	- 1 szt.
U-9c(6m)	- 2szt.
U-12a	- 14mb.
Modyfikacja F-5	- 1 szt.
Modyfikacja F-6	- 5szt.

P-8a	- 1 szt	- 1,2m2
P-8f	- 5szt	- 11m2
P-10		- 25m2
P-12	- 13mb	- 7,5m2
P-14	- 4mb	- 1,5m2
P-21a	- 75mb	- 28,5m2
Aktywne elementy świetlne	-29szt.	

6. 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

