

Inwestor: **Gmina Lublin reprezentowana przez Dyrektora Zarządu Dróg i Mostów w Lublinie
ul. Krochmalna 13J, 20-401 Lublin**

Zadanie inwestycyjne: **Budowa ul. Ewy Szelburg - Zarembiny na odcinku od km rob. 0+020 (posesja nr 15) do km rob. 0+110.71 (posesja nr 7) wraz z oświetleniem ulicznym, odwodnieniem i brakującą infrastrukturą wod-kan. oraz zabezpieczeniem lub przebudową kolizji istniejącego uzbrojenia podziemnego z projektowaną drogą.**

Stadium: **PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU**

Adres inwestycji: **Miasto Lublin ul. Ewy Szelburg - Zarembiny
działki nr ewid. 97/1, 44/13, 45/1, 42/16, 42/14, 235, 42/6, 43/5, 43/3, 44/2, 97/2 - (obr. 1, ark. 2)**

Branża: **INŻYNIERIA RUCHU**

AUTOR OPRACOWANIA	PODPIS
mgr inż. Piotr Śmiszek	

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

A. Część opisowa.

I. Opis techniczny.

B. Część rysunkowa.

1.	Plan orientacyjny	1:5000
2.	Plan sytuacyjny	1:500
3.	Plan orientacyjny – strefy ograniczonej prędkości i ograniczonego tonażu	-

I. Opis techniczny

1. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest wykonanie projektu stałej organizacji ruchu dla zadania pt.: „Budowa ul. Ewy Szelburg - Zarembiny na odcinku od km rob. 0+020 (posesja nr 15) do km rob. 0+110.71 (posesja nr 7) wraz z oświetleniem ulicznym, odwodnieniem i brakującą infrastrukturą wod-kan. oraz zabezpieczeniem lub przebudową kolizji istniejącego uzbrojenia podziemnego z projektowaną drogą.”

Zakres opracowania obejmuje:

- usunięcie znaków drogowych pionowych,
- ustawienie urządzenia bezpieczeństwa ruchu.

2. Podstawa opracowania

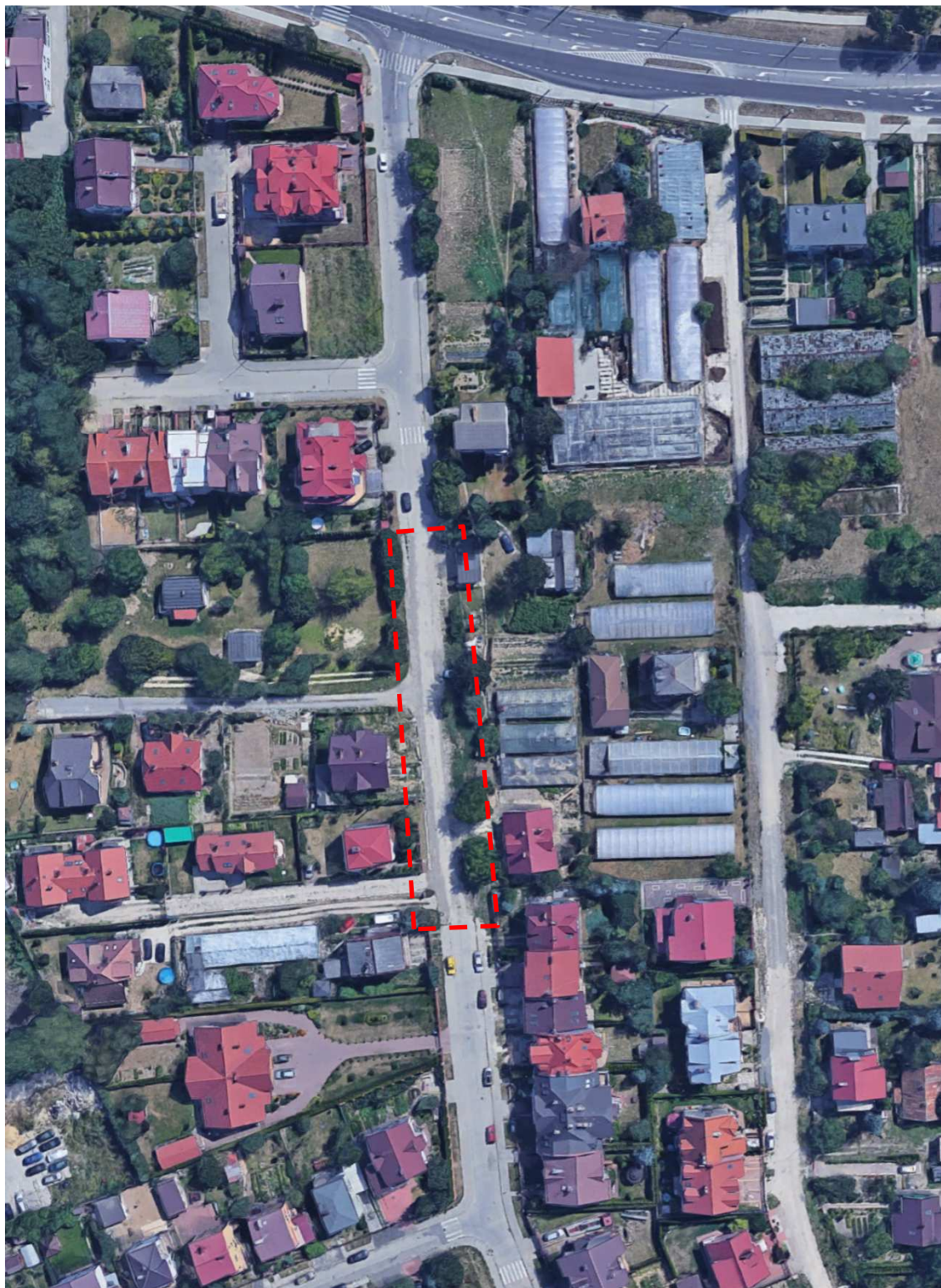
- Uzgodnienia i zlecenie Inwestora,
- Mapa sytuacyjno – wysokościowa do celów projektowych w skali 1:500,
- Inwentaryzacja stanu istniejącego w terenie,
- Projekt budowlano – wykonawczy odcinka ulicy Ewy Szelburg - Zarembiny w Lublinie,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430),
- 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),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r.) w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach:
- Załącznik nr 1: ”Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych pionowych i warunki ich umieszczania na drogach”,
- Załącznik nr 2: ”Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych poziomych i warunki ich umieszczania na drogach”,
- Załącznik nr 4: ”Szczegółowe warunki techniczne urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach”.

3. Stan istniejący

Teren opracowania położony jest w Lublinie, w dzielnicy Dziesiąta. Cała ulica Ewy Szelburg – Zarembiny posiada długość ok. 620 m i obsługuje zabudowę jednorodziną oraz jedno małe gospodarstwo produkcyjne (szklarnie). Jej początek znajduje się na skrzyżowaniu z ul. Abramowicką a koniec ok. 60 m za skrzyżowaniem z ul. Zamenhofs (odcinek ślepy ulicy). Większość odcinka ulicy jest urządzona, posiada jezdnię o nawierzchni z betonowej kostki brukowej o szerokości 6,0 m oraz jedno lub obustronne chodniki o szerokości 2,0 m.

W odległości ok. 115 m od skrzyżowania z ul. Abramowicką zlokalizowany jest ok. 90 metrowy odcinek drogi nieurządzonej który jest objęty niniejszym opracowaniem.

Szerokość pasa drogowego ulicy wynosi od 14m do 17m. Teren przeznaczony pod przedmiotową inwestycję jest dość płaski i posiada spadek ok. 1,0 % w kierunku wschodnim. Na obszarze projektowanej inwestycji występuje następujące uzbrojenie terenu: podziemne kable elektroenergetyczne, podziemne kable teletechniczne, sieć gazowa, sieć wodociągowa, kanalizacja deszczowa, kanalizacja sanitarna.

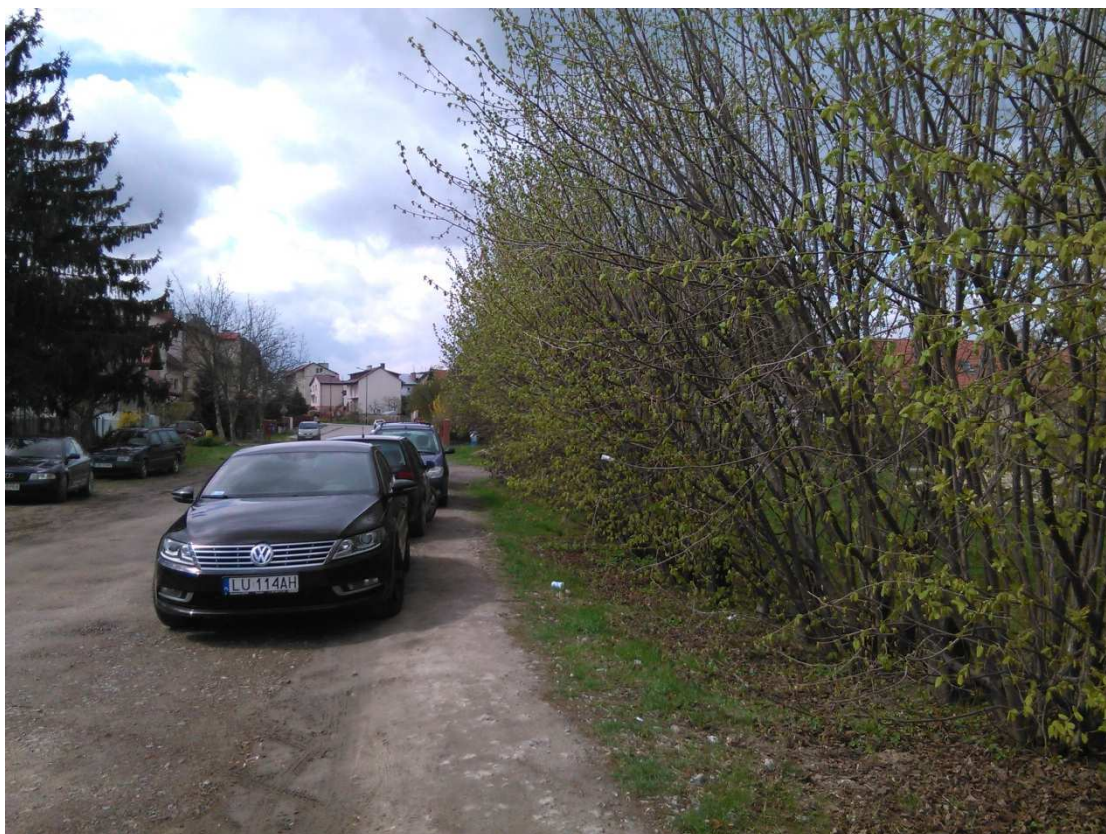


↑ Położenie projektowanej inwestycji

3.1. Dokumentacja fotograficzna



Zdjęcie 1 – Widok na nieurządzony odcinek drogi w kierunku ul. Abramowickiej



Zdjęcie 2 – Widok na nieurządzony odcinek drogi



↑ Zdjęcie 3 Widok na ulicę Szelbrug-Zarembiny ze skrzyżowania z ul. Kolberga



↑ Zdjęcie 4 Widok na ulicę Szelbrug-Zarembiny w kierunku skrzyżowania z ul. Kolberga

4. Stan projektowany

4.1. Parametry techniczne projektowanej ulicy

Klasa techniczna ulicy	- L
Kategoria ruchu	- KR2
Prędkość projektowa	- 30 km/h
Przekrój poprzeczny	- uliczny
Ilość jezdni	- jedna
Szerokość jezdni	- 2x3,00 m
Szerokość chodników	- 2,00 m

4.2. Ukształtowanie sytuacyjno – wysokościowe projektowanej ulicy

Rozwiązanie sytuacyjno - wysokościowe ulicy Ewy Szelburg – Zarembiny wykonano w układzie mapy do celów projektowych w skali 1:500. Cała inwestycja zlokalizowana będzie w istniejącym pasie drogowym ulicy.

Projektowany odcinek ulicy dowiązано sytuacyjnie i wysokościowo do istniejących urządzonych odcinków. Projektowana ulica posiada dwa podstawowe pasy ruchu o szerokości 3,00 m. Wzdłuż przedmiotowego odcinka drogi zaprojektowano obustronne chodniki zlokalizowane bezpośrednio przy krawędzi jezdni o szerokości 2,00 m. Zaprojektowano sześć zjazdów indywidualnych o szerokości od 3,5 m do 4,0 m, które będą stanowiły dojazdy do przyległych posesji. W projekcie uwzględniono również dojścia do posesji. Projektowana ulica oraz chodniki będą posiadały nawierzchnię z kostki brukowej betonowej koloru szarego. Spadek poprzeczny jezdni zaprojektowano jako daszkowy o pochyleniu 2 %. Spadek podłużny projektowanej niwelety wynosi 0,5 % i 1,0 %. Spadek poprzeczny chodników wynosi 2 %.

Szczegółowe wymiary i lokalizację infrastruktury drogowej przedstawiono na planie sytuacyjnym.

5. Projektowane organizacja ruchu

Przed przystąpieniem do projektowania stałej organizacji ruchu dokonano inwentaryzacji w terenie istniejącego oznakowania w obrębie projektowanego odcinka ulicy, a także wlotów sąsiednich ulic w celu wskazania stref o ograniczonej prędkości i tonażu.

Projekt stałej organizacji ruchu sprowadza się do zaprojektowania:

- liniowego progu zwalniającego listwowego U-16a nabudowanego z betonowej kostki brukowej,
- wykonania oznakowania poziomego progu zwalniającego za pomocą linii P-25, oraz likwidacji znaków trzech znaków pionowych które ostrzegały i informowały o nieurządzonym odcinku ulicy. Znaki likwidowane to:
- A-30 „inne niebezpieczeństwo” z tabliczką „koniec nawierzchni utwardzonej” – 2 szt.,

- D-4a „droga bez przejazdu” – 1 szt.

Szczegóły rozwiązań projektowych – rodzaj i lokalizację oznakowania poziomego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego przedstawiono w części rysunkowej na planie sytuacyjnym.

6. Uwagi i zalecenia końcowe

Oznakowanie drogowe poziome ulicy należy wykonać jako **cienkowarstwowe**.

Zastosowane w projekcie stałej organizacji ruchu projektowane urządzenie bezpieczeństwa ruchu należy wykonać i ustawić w terenie zgodnie z „Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r.) w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach”:

Załącznik nr 2: „Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych poziomych i warunki ich umieszczania na drogach”,

Załącznik nr 4: „Szczegółowe warunki techniczne urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach”.

Wykonawca ma obowiązek zainstalować projektowane oznakowanie w miejscach wskazanych w projekcie.

Opracował:

mgr. inż. Piotr Śmiszek