

sp. z o.o.  
**ekkom**

**BIURO EKSPERTYZ I PROJEKTÓW  
BUDOWNICTWA KOMUNIKACYJNEGO  
„EKKOM” Sp. z o.o.**

30 - 415 Kraków, ul. Wadowicka 8i  
tel./fax: (0\*12) 267-23-33, 269-65-40  
e-mail: biuro@ek-kom.pl, www.ek-kom.pl

Stadium	<b>PROJEKT ARCHITEKTONICZNO – BUDOWLANY organizacja ruchu</b>		
Obiekt budowlany	<b>KWARTAŁ ULIC W OS. BURSACI W LUBLINIE WRAZ Z UZBROJENIEM OD SKRZYŻOWANIA Z ULICĄ CHOINY DO SKRZYŻOWANIA Z AL. SPÓŁDZIELCZOŚCI PRACY</b>		
Inwestor	<b>Gmina Miasto Lublin Plac Łokietka 1, 20-109 Lublin</b>		
Jednostka projektowa	<b>BIURO EKSPERTYZ I PROJEKTÓW BUDOWNICTWA KOMUNIKACYJNEGO „EKKOM” SP. Z O.O. W KRAKOWIE</b>		
Data opracowania	<b>LISTOPAD 2006 r.</b>		
<b>Projektował:</b>	<b>Nr uprawnień</b>	<b>Podpis</b>	
mgr inż. Dawid Kozłowski			

## **Zawartość projektu organizacji ruchu**

### **Część opisowa:**

#### **I. Opis techniczny**

### **Część rysunkowa**

OR 01	Orientacja	1:10000
OR 02	Projektowana organizacja ruchu dla etapu docelowego skrzyżowanie ulic Do Dysa i Stefczyka	1:500
OR 03	Projektowana organizacja ruchu dla etapu docelowego skrzyżowanie ulic Do Dysa i Bursaki	1:500
OR 04	Projektowana organizacja ruchu w kwartale ulic - część 1	1:500
OR 05	Projektowana organizacja ruchu w kwartale ulic - część 2	1:500
OR 06	Projektowana organizacja ruchu w kwartale ulic - część 3	1:500

# **OPIS TECHNICZNY**

## Spis treści:

	Str.
1. PRZEDMIOT, CEL I ZAKRES OPRACOWANIA .....	4
2. PODSTAWA OPRACOWANIA .....	4
3. MATERIAŁY WYJŚCIOWE .....	5
4. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA ODCINKA – PARAMETRY TECHNICZNE.....	5
5. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO.....	6
6. OPIS ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH W ZAKRESIE ORGANIZACJI RUCHU WRAZ Z UZASADNIENIEM .....	6
7. ZALECENIA I UWAGI KOŃCOWE.....	7
8. ZESTAWIENIE ZNAKÓW .....	8

## **1. PRZEDMIOT, CEL I ZAKRES OPRACOWANIA**

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt organizacji ruchu na projektowanych ulicach zlokalizowanych w kwartale Al. Spółdzielczości Pracy – Do Dysa – Stefczyka – Nasutowska. Ze względu na fakt, iż ulica Do Dysa została zaprojektowana z docelową geometrią skrzyżowań tzn. wykonane zostały pasy wyłączeń oraz „wyjścia” wlotów, umożliwiające kontynuację inwestycji bez konieczności ingerencji wykonany już obiekt opracowanie obejmuje również zmiany w organizacji ruchu na ul. Do Dysa.

## **2. PODSTAWA OPRACOWANIA**

Projekt wykonano na podstawie umowy nr SIR/208/1420/2004 z dnia 02 listopada 2004 r. zawartej pomiędzy Gminą Lublin, a Biurem Ekspertyz i Projektów Budownictwa Komunikacyjnego „EKKOM” sp. z o.o. w Krakowie, Podstawowe akty normatywne wykorzystane do realizacji zlecenia:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (jednolity tekst Dz. U. Nr 108 poz. 908 z 2003 r. z późniejszymi zmianami).
- 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 Ministrów Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170 z dnia 12 października 2002 r., poz. 1393).
- 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)
- Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach. 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.)

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430).
- Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych. Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych Warszawa 2001, Część I.

### **3. MATERIAŁY WYJŚCIOWE**

Niniejszy projekt organizacji ruchu wykonano na mapie w skali 1:500.

Podstawą przyjętych rozwiązań projektowych był projekt budowlano – wykonawczy części drogowej inwestycji, szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach. 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.).

### **4. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA ODCINKA – PARAMETRY TECHNICZNE**

Projektowany układ ulic ograniczony jest od strony południowej ul. Do Dysa, od wschodu ul. Bursaki / Dłotlice, od północy ul. Nasutowską, zaś od zachodu ul. Stefczyka. Ponadto zadanie obejmuje budowę sieci „wypełniającej” kwartał tj. ulic o przebiegu równoleżnikowym 030KD, 035KD, 035aKD, 038KD, 039KD, 040 KD oraz ulicy o przebiegu północ – południe 037KD. Nazwy tych ulic wywodzą się nazw obszarów w planie zagospodarowania przestrzennego.

Projektowany układ powiązany jest z siecią zewnętrzną poprzez następujące skrzyżowania:

- ulicy Stefczyka z ul Do Dysa - skanalizowane,
- ulicy Bursaki z ul Do Dysa - skanalizowane,
- ulicy Nasutowskiej z al Spółdzielczości pracy - zwykłe.

Pozostałe, wewnętrzne, skrzyżowania zostały zaprojektowane jako zwykłe.

Ulicę Bursaki, Nasutowską oraz Stefczyka posiadają klasę techniczną L, natomiast pozostałe D. Prędkości projektowy wynoszą odpowiednio 40 i 30 km/h. Zasadniczo

szerokości jezdni wszystkich ulic wynoszą 6,00 m, wyjątek stanowi tutaj ulica 035aKD, posiadająca jezdnie o szerokości 4,50 m, będąca jednokierunkową oraz ulica Bursaki na odcinku pomiędzy skrzyżowaniami między ul. 030KD a 035KD, gdzie szerokość jezdni wynosi 6,5 m. Wzdłuż ulic zaprojektowano zatoki postojowe o głębokości 2,5 m. oraz ciągi piesze zlokalizowane bezpośrednio przy jezdni o szerokości 2,00 m (w przypadku ul. Dłotlice na odcinku od skrzyżowania z ul. 038/39KD do km 0+280 chodnik został poszerzony do 2,50 m z uwagi na konieczność zmieszczenia sieci kanalizacyjnej).

Szczegółowa lokalizacja ulic, wzajemne powiązania oraz miejsca występowania miejsc postojowych oraz chodników przedstawiono w części rysunkowej.

Celem zapewnienia możliwości obsługi kwartału przez komunikację zbiorową zaprojektowano dwie zatoki autobusowe na ul. Stefczyka i Bursaki w rejonie włączenia do ul. Do Dysa.

## **5. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO**

Trasa projektowanych ulic przebiega przez pola uprawne, nieużytki, sady, ogrody warzywne i często pokrywa się z układem dróg śródpolnych.

## **6. OPIS ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH W ZAKRESIE ORGANIZACJI RUCHU WRAZ Z UZASADNIENIEM**

Hierarchie dróg pod kątem pierwszeństwa dostosowano do opracowania Biura Projektów ZUT NOT w Lublinie. Na wszystkich skrzyżowaniach wloty podporządkowane oznakowano znakami (A-7, P-13 i P-7a). Zasadniczo na wlotach wszystkich skrzyżowań wyznaczono przejścia dla pieszych oznakowane kompletem znaków (D-6, P-10 oraz P-13) w wyjątkiem skrzyżowań ulic Stefczyka z 035KD, Stefczyka z 035aKD, 035KD z 037KD oraz Bursaki z 030 KD. Brak przejść podyktowany jest faktem bliskiego sąsiedztwa innych przejść bądź braków celu ruchu pieszych. Na wszystkich ulicach, z wyjątkiem ul. 035aKD, obowiązuje ruch dwukierunkowy. Na ul. 035aKD ruch odbywa się od ul. Stefczyka do ul. 035KD. Wszystkie miejsca postojowe oznakowaną znakami (D-18 z tabliczkami T-30 lub T-3a).

Ze względu na brak widoczności na ulicach Dłotlice 037KD, 038KD, 039KD zastosowano wydłużone linie P-4.

Na ulicy Do Dysa przewiduje się dostosowanie występującej organizacji ruchu do układu, powstającego po oddaniu to użytku kwartału ulic poprzez oznakowanie skrzyżowań oraz uruchomienia pasów do relacji skrętnych.

## **7. ZALECENIA I UWAGI KOŃCOWE**

Wszystkie lica znaków projektowanych typu: A-7, B-2, B-20, D-6, D-6a, D-6b należy wykonać z folii odblaskowej II generacji, natomiast pozostałe znaki z folii odblaskowej I generacji. Także tarcze wszystkich projektowanych znaków powinny zostać zamontowane na odpowiedniej wysokości zgodnie załącznikiem nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie „Szczegółowych warunków technicznych dla znaków drogowych i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach” (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r.). Do oznakowania ul. Do Dysa należy użyć znaków zaliczanych do grupy średnich (za wyjątkiem drogowskazów – znaki małe), natomiast do oznakowania dróg serwisowych zaliczanych do grupy małych zgodnie z załącznikiem nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie „Szczegółowych warunków technicznych dla znaków drogowych i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach” (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r.). Wszystkie znaki pionowe jak również urządzenia bezpieczeństwa ruchu należy zamontować zgodnie załącznikiem nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie „Szczegółowych warunków technicznych dla znaków drogowych i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach” (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r.).

Całość oznakowania poziomego należy wykonać w technologii grubowarstwowej strukturalnej.

## 8. ZESTAWIENIE ZNAKÓW

Znaki poziome

symbol	powierzchnia jednostkowa	Suma [m]	Powierzchnia [m <sup>2</sup> ]
P-1b	0,04	178	7.12
P-1e	0,12	347	41.6
P-3b	0,18	86	15.5
P-4	0,24	1649	395.8
P-6	0,08	937	75.0
P-7a	0,12	381	45.7
P-7b	0,24	66	15.8
P-10	-	-	563.0
P-13	0,2625	170	44.6
P-14	0,375	109	40.9
P-23	-	-	0.66
Suma			1245.7

Znaki pionowe

symbol	nazwa	razem
A-7	Ustąp pierwszeństwa	19
A12a	Obustronne zwężenie jezdni	1
A-22	Niebezpieczny zjazd	1
A-23	Stromy podjazd	1
B-2	Zakaz wjazdu	1
B-21	Zakaz skręcania w lewo	1
B-22	Zakaz skręcania w prawo	1
B-36	Zakaz zatrzymywania	2
D-1	Droga z pierwszeństwem	26
D-2	Koniec drogi z pierwszeństwem	4
D-3	Droga jednokierunkowa	1
D-4a	Droga bez przejazdu	2
D-4b	Wjazd na drogę bez przejazdu	1
D-6	Przejście dla pieszych	74
D-15	Przystanek autobusowy	2
D-18	Parking	19
T-3a	koniec miejsca przeznaczonego na postój	8
T-9	spadek 8%	2
T-30	sposób ustawienia pojazdu względem krawędzi jezdni	8
T-inne	koniec nawierzchni urządzonej	1
Słupki		149

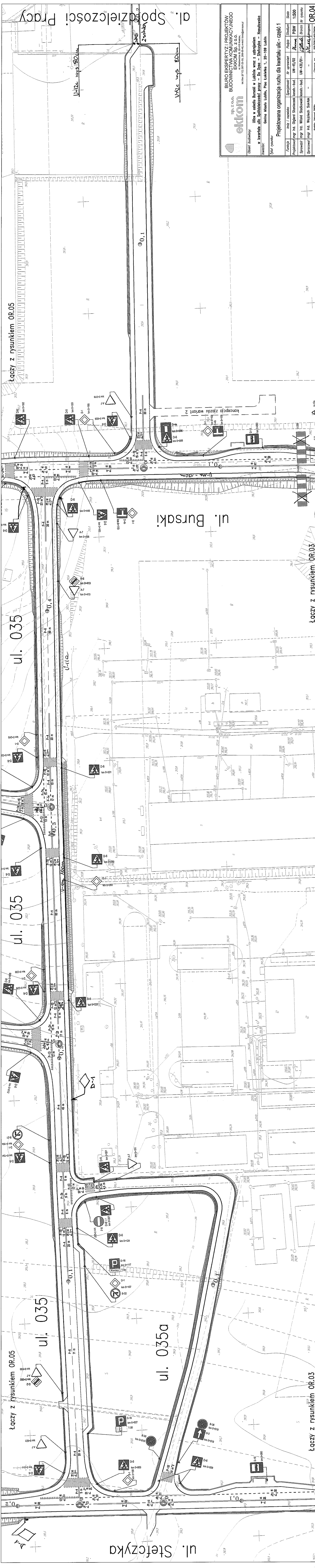
Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

PROJEKTOWANE URZĄDZENIA BRD	
ASORTYMENT URZĄDZEŃ BRD	ILOŚĆ W [SZT.] LUB W [M]
Tablice prowadzące ciągle w prawo U-3c - 3m	4 szt.
Tablice prowadzące ciągle w lewo U-3d - 3m	4 szt.
Tablice prowadzące obustronne U-3e - 0.6m	8 szt.
Balustrady U-11a	1662 m
Słupki blokujące U-12c	2 szt.









Łączy z rysunkiem OR.05

ul. 035

Łączy z rysunkiem OR.05


ul. 035

ul. 035a

ul. Bursaki

Łączy z rysunkiem OR.03

Łączy z rysunkiem OR.03



BIURO EKSPERTYZY I PROJEKTÓW  
BUDOWNICTWA KOMUNIKACYJNEGO  
EKKOM SP. Z O.O.  
ul. Wesołowska 8, 20-115 Kraków  
tel./fax (0-12) 287-23-25, 286-65-45, e-mail: biuro@ekkom.pl

ekkom

Sp. z o.o.

Opis przedmiotu:  
Ulica w osiedlu Bursaki w Lublinie wraz z uzbrojeniem  
w kwaterze ul. Spółdzielczości pracy – Do Dysa – Stęczyka – Nasutowa

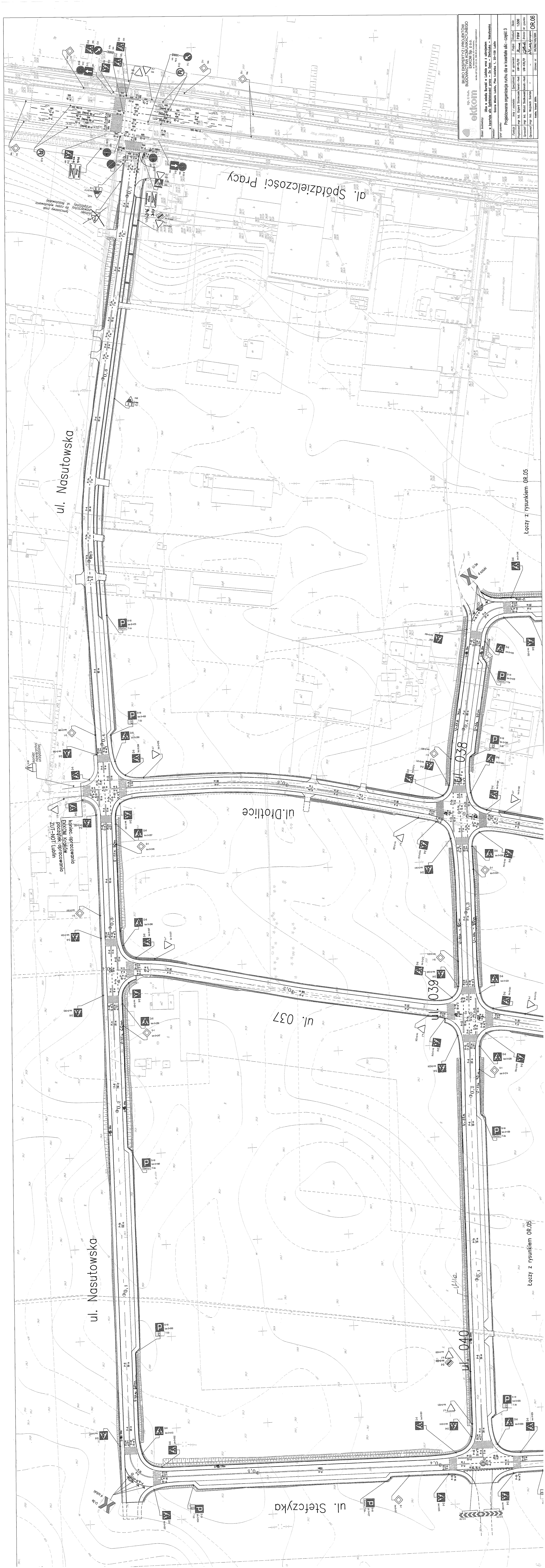
Investor:  
Gmina Miasto Lublin, Plac Łokietka 1, 20-109 Lublin

Tytuł rysunku:  
Projektowana organizacja ruchu dla kwateru ulic - część 1

Funkcja	Imię i nazwisko	Specjalność	Nr uprawnień	Podpis	Stado
Projektant	mgr inż. Ogierd Stanczak	konstr.-bud.	UW-45/02	<i>P. Stanczak</i>	PBW 1:500
Sprawdził	mgr inż. Witold Stanczak	konstr.-bud.	UW-435/01-	<i>W. Stanczak</i>	Brano
Opracował	mgr inż. Wojciech Sokół	-	-	<i>W. Sokół</i>	Brano
				Lublin, 14.02.2008r.	

OR.04





ul. Nasutowa

ul. Nasutow ska

ul. Stępczyka

ul.Droftice

al. Spółdzielczości! Pracy

Łączy z rysunkiem OR.05

Łączy z rysunkiem OR.05

[illegible]