

211/2021

Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie
ul. Krochmalna 13J 20-401 Lublin
12179/2021/DC
Upięknienie dn. 25-06-2021
Przyjęto przez:

ZARZĄD DRÓG I MOSTÓW
w LUBLINIE

2021-06-25



0710010WR1



Jerzy Kaliszuk
Jakubowice Konarska
ul. Kaszaniowa 5
21-003 Ciecierzyn

NIP 821-123-41-99
REGON 432258971

www.trasa.lublin.pl e-mail: trasa_jk@wp.pl kom. tel.

Inwestor:	DBT INWESTYCJE Sp. z o.o. ul. Mazowiecka 11/49 00-052 Warszawa	
Zadanie:	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 830 - al. Jana Pawła II na długości budowanego chodnika	
Adres obiektu:	Lublin, al. Jana Pawła II	
Branża:	inżynieria ruchu	
Data:	06.2021 r.	PROJEKT TYMCZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

URZĄD MIASTA LUBLIN
ul. Zarządzania Ruchem Drogowym i Mobilnością
20-401 Lublin, ul. Krochmalna 13i
tel.: 81 466 29 50, fax: 81 466 29 51

ZATWIERDZA SIĘ DO REALIZACJI
PROJEKT STALEJ CZASOWEJ
ORGANIZACJI RUCHU
w zakresie: 1. inżynieria

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

UND: na miejscu na drodze
ciężkim

Nr rej. 211/2021

TERMIN WPROWADZENIA

ZATWIERDZONEJ ORGANIZACJI

RUCHU DO DNIA 31.10.2021

DATA 07.07.2021
p. PREZIDENTA MIASTA LUBLIN

Arkadiusz Niezgoda
Zastępca Dyrektora
Wydziału Zarządzania Ruchem Drogowym i Mobilnością

Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie
opiniuje pozytywnie/negatywnie
projekt organizacji ruchu

29.06.2021

ZASTĘPCA DYREKTORA
Zarządu Dróg i Mostów w Lublinie
dr. inż. Adam Borowy

mgr inż. Adam Borowy

Nr rej. 211/2021

TERMIN WPROWADZENIA

ZATWIERDZONEJ ORGANIZACJI

RUCHU DO DNIA 31.08.2022

DATA 29.11.2021

Z up. PREZIDENTA MIASTA LUBLIN

Dariusz Dziśło
Dyrektor

Wydziału Zarządzania Ruchem Drogowym i Mobilnością

Wydział Ruchu Drogowego
Komendy Miejskiej Policji
w Lublinie
PROJEKT OPINIUJE POZYTYWNE
Lublin, dnia 22.06.2021

KOMENDANT MIEJSKI POLICJI
w LUBLINIE
upoważniona
Zastępca Naczelnika
Wydziału Ruchu Drogowego
podpisał: Radosław Zukiewicz

Funkcja	Imię i nazwisko, Nr uprawnień	Podpis
Projektant	mgr inż. Jerzy Kaliszuk LUB/0026/POOD/04	
Asystent	mgr inż.	

NACZELNIK
Wydziału Utrzymania i Remontów
mgr inż. Artur Ścioborski

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

SPIS TREŚCI

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Spis treści
2. Opis techniczny

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Plan orientacyjny

skala 1 : 10000

1. Plan sytuacyjny - ETAP 1

skala 1 : 500

2. Plan sytuacyjny - ETAP 2

skala 1 : 500

Asystent
Zespołu Organizacji Służby
Wydziału Ruchu Drogowego
KMP w Lublinie

asp. Mariusz Wróbel

CU

OPIS TECHNICZNY

do projektu tymczasowej organizacji ruchu dla inwestycji - "Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 830 - al. Jana Pawła II na długości budowanego chodnika"

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

1.1. Elementy podstawy opracowania

- 1.1.1. Zlecenie Inwestora
- 1.1.2. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane Dz. U. z 2020r. poz. 1333 z p. zm.
- 1.1.3. 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. z 2016r., poz. 124 z późniejszymi zmianami)
- 1.1.4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie zarządzania ruchem na drogach (Dz. U. z 2017 r., poz. 784 z późn. zm.)
- 1.1.5. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 30 maja 2000r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63 poz. 735 z 3 sierpnia 2000 r.),
- 1.1.6. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r., p. 470 z p. zm.),
- 1.1.7. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 110 z p. zm.)
- 1.1.8. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. z 2019 poz. 2310 z późn. zm.)
- 1.1.9. 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. z 2017 r. poz. 784 tj. z późn. zm.),
- 1.1.10. 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. z 2019 r. poz. 2311 z późn. zm.),
- 1.1.11. Mapa sytuacyjno – wysokościowa,
- 1.1.12. Inne wytyczne, normy i katalogi.

2. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA

2.1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt tymczasowej organizacji ruchu dla budowy wjazdu z pasem wyłączenia i wyjazdu na potrzeby obsługi stacji paliw płynnych i gazu LPG zlokalizowanej przy al. Jana Pawła II w Lublinie.

2.2. Zakres opracowania

Zakres opracowania obejmuje odcinek ww. ulicy na długości ok. 100m

3. DANE INFORMACYJNE

3.1. Adres inwestycji

Niniejsza inwestycja zlokalizowana jest na terenie m. Lublin w dzielnicy Czuby (w południowej części miasta) w rejonie skrzyżowania ul. Nadbystrzyckiej i ul. Krochmalnej.

mgr inż.
Zespołu Organizacji Służby
Wydziału Ruchu Drogowego
KMP w Lublinie

asp. Mariusz Wróbel

W

3.2. Nazwa inwestora

Inwestorem jest: **DBT INWESTYCJE Sp. z o.o.**
ul. Mazowiecka 11/49
00-052 Warszawa

3.3. Nazwa jednostki projektowej

Trasa – Usługi Projektowe Jerzy Kaliszuk
Jakubowice Konińskie ul. Kasztanowa 5,
21-003 Ciecierzyn

Dokumentację zaprojektował i wykonał:

Projektant: mgr inż. Jerzy Kaliszuk

Uprawnienia nr LUB/0026/POOD/04 z dnia 28 maja 2004r. do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogi,

Asystent: mgr inż.

4. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

4.1. Istniejący układ komunikacyjny

Podstawę istniejącego układu komunikacyjnego w rejonie niniejszej inwestycji stanowią przedmiotowa al. Jana Pawła II, ul. Nadbystrzycka, ul. Krochmalna. Wszystkie ww. drogi łączą się poprzez skanalizowane skrzyżowanie z ruchem okrężnym działające z sygnalizacją świetlną.

4.2. Istniejące zagospodarowanie terenu

Istniejąca al. Jana Pawła II stanowiąca przedmiot niniejszej dokumentacji, zlokalizowana jest w dzielnicy Czuby w południowej części m. Lublin. Jest ona dwujezdniowa z bitumiczną nawierzchnią o szerokości 10,5m każda oraz ograniczona krawężnikami betonowymi o wym. 20x30. Wzdłuż jezdni południowej umieszczono poza pasem zieleni chodnik i ścieżkę rowerową o nawierzchni z kostki. W dzielącym pasie zieleni ustawiono oświetlenie na słupach istniejącej trakcji trolejbusowej. Na niniejszym odcinku występują również zjazdy indywidualne. Teren istniejącego pasa drogowego zlokalizowanego w rejonie niniejszej inwestycji stanowi nieurządzoną zielen (krzewy samosiejkami klonu jesionolistnego). Stan techniczny nawierzchni ww. jezdni można określić jako dobry.

4.3. Charakterystyka istniejącego ruchu

W istniejącym przekroju przedmiotowej drogi (jezdni północnej) występuje głównie ruch pojazdów osobowych. Wg pomiarów ZDM z 2018 roku na niniejszym odcinku istniejące natężenie ruchu wynosi 1281 poj./h w godzinach 15.00 - 16.00. Na ruch inny niż osobowy składają się pojazdy autobusowe i przeznaczone do transportu odpadów stałych, które stanowią znikomy procent całego ruchu pojazdów silnikowych. Ponadto występuje tu ruch rowerowy i pieszy całkowicie oddzielony od ww. ruchu samochodowego.

4.4. Istniejące oznakowanie

Na istniejące oznakowanie ulicy w rejonie projektowanego odcinka składają się następujące znaki pionowe i poziome:

- A-7, B-36, C-12, D-3, D-6, D-15, U-14a,
- P-1b, P-7a, P-10, P-13, P-14,

5. ELEMENTY ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWANYCH

5.1. PLAN SYTUACYJNY

Podstawowymi elementami niniejszego projektu są dwa zjazdy publiczne funkcjonujące oddzielnie jako wjazd i wyjazd z pasem wyłączenia będącym formą poszerzenia ist. jezdni al. Jana Pawła II. Ww. zjazdy publiczne o szerokości 7.0m oraz 7.0m projektuje się jako bitumiczne, ograniczone krawężnikami bet. o wym. 20x30 o świetle $h=12\text{cm}$ a w miejscach przechodzenia pieszych $h=0\text{cm}$. Łuki poziome wyokrąglające krawędzie skrajne zaprojektowano o wartości promieni 15m i 22m pozostałe o wartościach 0.7m i 1.0m. Pochylenie poprzeczne projektowanych zjazdów o nawierzchni bitumicznej wynosi 2%.

Zjazdy indywidualne zaprojektowano utwardzone o nawierzchni z betonowej kostki brukowej i szerokości 4.5m oraz skosach najazdowych 1.5:1.5. Nawierzchnię niniejszych zjazdów ograniczono obrzeżami betonowymi o wym. 6x20cm obniżonymi o 1cm oraz krawężnikami bet. o wym. 20x30 obniżonymi o 3cm w stosunku do nawierzchni.

Pochylenie poprzeczne jezdni proj. ww. pasa wynosi 2% "do wewnątrz", szerokość 3.0m natomiast długość ok. 64m. Nawierzchnia projektowana jest jako bitumiczna, ograniczona krawężnikami betonowymi o wym. 20x30 o świetle $h=12\text{cm}$. Pochylenie podłużne ww. pasa należy dostosować do istniejącego pochylenia podłużnego al. Jana Pawła II na przedmiotowym odcinku (ok. 2%). Przy niniejszym pasie projektuje się odtworzenie warstwy ścieralnej części skrajnego pasa poszerzanej jezdni. Na długości niniejszego pasa bezpośrednio przy ww. krawężnikach zlokalizowano chodnik o szerokości 2.0m "bez krawężnika" i nawierzchni z betonowej kostki brukowej. Pochylenie poprzeczne na projektowanym chodniku wynosi 2,0% "do jezdni".

Ww. chodnik projektuje się na długości ok. 330m głównie jako odsunięty od krawędzi al. Jana Pawła II poza ww. odcinkiem pasa wyłączenia. Początek proj. ww. chodnika zlokalizowano przy przejściu dla pieszych na "światłach" skrzyżowania al. Jana Pawła II z ul. Nadbystrzycką. Natomiast koniec przy peronie zatoki autobusowej znajdującej się ok. 100m za ww. wyjazdem. Nawierzchnię niniejszego chodnika ograniczono obrzeżami betonowymi o wym. 6x20cm obniżonymi o 1cm w stosunku do nawierzchni.

Ponadto projektuje się przesunięcie istniejącego ogrodzenia oraz przesadzenie szpaleru drzewek ozdobnych zlokalizowanych przy posesji nr (działka nr) na granicę pasa drogowego i teren działki. Natomiast na długości posesji nr (działka nr) projektuje się podobne jw. przesadzenie oraz budowę nowego ogrodzenia w postaci podwyższonego cokołu zlokalizowanego w granicy działki, które stanowić będzie podparcie skarpy nasypu zabezpieczonej elementami typu geokrata lub płyty ażurowe. Dodatkowo na długości ww. skarpy należy ustawić balustradę U-12a.

5.2. INŻYNIERIA RUCHU

Projektowaną tymczasową organizację ruchu podzielono na dwa etapy.

Charakterystyka poszczególnych etapów:

1. ETAP 1: zamknięcie dla ruchu skrajnego lewego pasa ruchu północnej jezdni al. Jana Pawła II Ruch będzie odbywał się po pozostałych dwóch pasach północnej jezdni. W tym etapie zostaną wykonane roboty budowlane związane z przebudową sieci w rejonie środkowego pasa dzielącego, m. in. wykonanie słupa z fundamentem pod trakcję trolejbusową, przecisk / przewiert sieci pod jezdnią al. Jana Pawła II. Strefa wyłączona z ruchu będzie przeznaczona na potrzeby dojazdu maszyn, materiałów, wykonywania robót przez maszyny i pracowników.
2. ETAP 2: zamknięcie dla ruchu skrajnego prawego pasa ruchu północnej jezdni al. Jana Pawła II oraz fragmentu jezdni na łącznicy pomiędzy ul. Nadbystrzycką a al. Jana Pawła II. Ruch będzie odbywał się po pozostałych dwóch pasach północnej jezdni. W tym etapie zostaną wykonane roboty budowlane związane z przebudową sieci w rejonie

Wydziału Ruchu Drogowego
KMP w Lublinie

asp. Mariusz Wróbel

prawego pasa zieleni oraz roboty drogowe. Ponadto w tym etapie będzie wykonane oznakowanie dla stałej organizacji ruchu. Przy prowadzeniu prac drugiego etapu zapewnić dojazd do posesji przyległych do pasa drogowego. Skonsultować sposób i termin przebudowy zjazdów z właścicielami posesji.

Ponadto w związku z prowadzonymi robotami budowlanymi może sporadycznie dojść do wstrzymania ruchu. Będzie ono przeprowadzone poprzez odpowiednio oznakowane osoby posiadające uprawnienia w zakresie kierowania ruchem.

OPIS ZAGROZEŃ

Podczas prowadzenia robót związanych z niniejszą inwestycją powstaną następujące zagrożenia w ruchu:

- miejscowe jednostronne zwężenie drogi,
- chwilowe wstrzymywanie ruchu,
- prowadzenie robót przy jednoczesnym ruchu zarówno pojazdów jak i pieszych oraz rowerzystów w obrębie strefy oddziaływania urządzeń i osób uczestniczących w procesie budowy,
- wjazd i wyjazd pojazdów, w tym pojazdów ciężarowych na jezdnię,
- poruszanie się osób pracujących na budowie po jezdni będącej pod ruchem,
- poruszanie się pieszych i pojazdów docelowo do posesji po nieutwardzonych powierzchniach w rejonie prowadzonych prac, w tym wykopów,
- powstawanie zanieczyszczeń i nierówności istniejącej nawierzchni jezdni,
- czasowe i miejscowe ograniczenie widoczności.

USTAWIENIE ZNAKÓW W POSZCZEGÓLNYCH ETAPACH

ETAP 1:

Projektowane oznakowanie pionowe do ustawienia:

- A-14 – 2 szt.,
- A-12c – 2 szt.,
- A-30 + tabl. "Wyjazd z budowy" – 1 szt.,
- B-33 (30) – 2 szt.,
- B-33 (50) – 2 szt.,

Projektowane u. b. r. do ustawienia:

- U-3c (L=3,0m + 1,2m) – 1 szt.,
- U-20b (L=2,75m + 1,25m) – 1 szt.,
- U-21a – ok. 25 szt.,

ETAP 2:

Projektowane oznakowanie pionowe do ustawienia:

- A-14 – 3 szt.,
- A-12b – 3 szt.,
- A-30 + tabl. "Wyjazd z budowy" – 1 szt.,
- B-33 (30) – 5 szt.,
- B-33 (50) – 2 szt.,
- B-41 + tabl. "Nie dotyczy dojazdu do posesji" – 2 szt.,

Projektowane u. b. r. do ustawienia:

- U-3d (L=3,0m + 1,2m) – 1 szt.,
- U-3d (L=1,2m) – 1 szt.,
- U-20b (L=2,75m + 1,25m) – 1 szt.,
- U-20b (L=1,25m) – 1 szt.,

U-20c (L=2,75m + 1,25m) – 2 szt.,
U-21b – ok. 45 szt.

Całość oznakowania do wykonania w ramach niniejszego projektu przedstawiają rysunki dla poszczególnych etapów będące integralną częścią projektu - rys. nr od 1 do 2.

5.3. UWAGI

Ogólne informacje / uwagi::

- rozpoczęcie robót będzie możliwe po uzyskaniu przez wykonawcę robót zgody na zajęcie pasa drogowego od zarządcy drogi; niniejszy projekt nie obejmuje dokumentacji potrzebnej do uzyskania takiej zgody,
- wykonawca zobowiązany jest utrzymywać istniejący pas drogowy w należyтым ładzie i porządku tak, aby nie stwarzać dodatkowych zagrożeń i niebezpieczeństw dla kierowców poruszających się w obszarze prowadzonych prac,
- w pasie drogowym zlokalizowane są sieci podziemnego uzbrojenia terenu; prace związane z ustawianiem znaków pionowych w pobliżu niniejszych sieci wykonywane powinny być ręcznie ze szczególną ostrożnością.

Wszystkie ww. projektowane znaki i urządzenia bezpieczeństwa ruchu należy wykonać i ustawić w terenie zgodnie ze *"Szczegółowymi warunkami technicznymi dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunkami ich umieszczania na drogach"*. Należy zastosować znaki pionowe wielkości "duże" - wielkość znaków dla organizacji tymczasowej ma być zwiększona o jedną grupę w stosunku do znaków istniejących. Folia odbłaskowa typu 2. Oznakowanie należy dostosować do sytuacji w terenie i znaki ustawić w miejscach umożliwiających pełną ich czytelność. Znaki pionowe umieszczać na słupkach stalowych ocynkowanych o średnicy 60mm w fundamencie betonowym.

Przewidywany termin wprowadzenia niniejszej organizacji ruchu to czerwiec 2021 r.

6. URZĄDZENIA OBCE

W pasie drogowym zlokalizowane są sieci podziemnego uzbrojenia terenu. Prace związane z ustawianiem znaków pionowych w pobliżu niniejszych sieci wykonywane powinny być ręcznie ze szczególną ostrożnością.

Projektant:



mgr inż. Jerzy Kaliszuk
LUB/0026/POOD/04

Asystent
Zespołu Organizacji Służby
Wydziału Ruchu Drogowego
KMP w Lublinie
asp. Mariusz Wróbel