



CZASOWA ORGANIZACJA RUCHU

Branża: **DROGOWA**

Przedsięwzięcie: **OPRACOWANIE DOKUMENTACJI PROJEKTOWEJ NA
BUDOWĘ ODCINKÓW DRÓG ROWEROWYCH NA
TERENIE MIASTA BIAŁEGOSTOKU
ETAP IV**

Temat: **1.2. Budowa ścieżki rowerowej oraz ciągu pieszo-jezdnego wzdłuż łącznicy ul.
Kleeberga i ul. Produkcyjnej do włączenia w ist. jezdnię ul. Maczka (dawny
przebieg)**

Inwestor: **Miasto Białystok
ul. Słonimska 1
15-950 Białystok**

Projektant	mgr inż. Bartosz Huryń	specj.: drogowa upr. nr PDL/0122/POOD/09	
Stanowisko	Imię i nazwisko	Specjalność, numer uprawnień	Podpis

Białystok 2016r.

Rozwiązania zawarte w niniejszym opracowaniu podlegają ochronie prawa autorskiego i mogą być powielane oraz udostępniane osobom trzecim jedynie przez Zamawiającego w zakresie określonym w umowie o przeniesienie praw autorskich lub na podstawie pisemnego zezwolenia w/w Biura z zastrzeżeniem wszelkich skutków prawnych.



SPIS ZAŁĄCZNIKÓW:

- 1. Opis techniczny**
- 2. Plan orientacyjny**
- 3. Plan sytuacyjny**

OPIS TECHNICZNY

DO ORGANIZACJI RUCHU NA CZAS BUDOWY ścieżki rowerowej oraz ciągu pieszo-jezdnego wzdłuż łącznicy ul. Kleeberga i ul. Produkcyjnej do włączenia w ist. jezdnię ul. Maczka (dawny przebieg)

1. PODSTAWA I PRZEDMIOT OPRACOWANIA

- umowa z Miastem Białystok.
- 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 z dn. 14 maja 1999 r. Poz. 430) z późn. zmianami
- inwentaryzacja istniejącego oznakowania
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem,
- “Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach ” DzU RP zał do nru 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r
- UCHWAŁA NR XLVIII/542/13 RADY MIASTA BIAŁYSTOK z dnia 25 czerwca 2013 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części osiedla Zawady w Białymstoku (rejon ulicy Przędzalnianej) Dz.Urz.W.P. poz. 3091 z 29 lipca 2013r.
- UCHWAŁA NR LXI/751/06 RADY MIEJSKIEJ BIAŁEGOSTOKU z dnia 25 września 2006 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części osiedla Bacieczki w Białymstoku (rejon ulic Komisji Edukacji Narodowej i H. Kołłątaja) Dz. Urz. Woj. Podl. Nr 259, poz. 2572 z dnia 31.10.2006 r
- UCHWAŁA NR XVI/234/15 RADY MIASTA BIAŁYSTOK z dnia 14 grudnia 2015 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części osiedla Bacieczki w Białymstoku (rejon ul. Produkcyjnej i ul. Bacieczki) Dz.Urz. W.P.Białystok, dnia 23 grudnia 2015 r. Poz. 4485.
- ustalenia z Inwestorem

Przedmiotem opracowania jest projekt organizacji ruchu na czas budowy ścieżki rowerowej oraz ciągu pieszo-jezdnego wzdłuż łącznicy ul. Kleeberga i ul. Produkcyjnej do włączenia w ist. jezdnię ul. Maczka (dawny przebieg) wraz z przebudową infrastruktury technicznej.

2.CHARAKTERYSTKA DROGI I RUCHU NA DRODZE

2.1 STAN ISTNIEJĄCEGO ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Skrzyżowanie ul. Kleeberga, oraz ul. Produkcyjnej jest skrzyżowaniem dwupoziomowym. Jezdnie główne ul. Kleeberga przebiegają dołem - w tunelu, natomiast relacje skrajne w ul. Produkcyjna są umożliwiające poprzez skrzyżowanie z wyspa centralną o ruchu okrężnym, na które wjazd z ul. Kleeberga jest zapewniony poprzez łącznice. W chwili obecnej wzdłuż ul. Kleeberga od strony pld prowadzony jest ciąg pieszy oraz droga dla rowerów. Na wysokości łącznicy z ul Kleeberga w ul. Produkcyjną w kierunku

Centrum przyległy do jezdni chodnik jest oznakowany jako ciąg pieszo rowerowy. Wzdłuż ul. Kleeberga przebiega również droga gruntowa stanowiąca dojazd do przyległych posesji włączona poprzez zjazd na posesję do ul. Produkcyjnej przed przejściem dla pieszych. Po przeciwległej stronie jezdni ul. Produkcyjnej odchodzi stary przebieg ul. Maczka który w tej chwili służy jako droga dojazdowa część układu komunikacyjnego w tym rejonie miasta.

Ul. Kleeberga posiada pełne uzbrojenie techniczne.

2.2 TECHNICZNA CHARAKTERYSTYKA DROGI

- Ul. Kleeberga 1KD-GP – ulica główna ruchu przyspieszonego – droga krajowa
- Ul. Produkcyjna 3KD-Z(G) – ulica zbiorcza - droga powiatowa
- stary przebieg ul. Gen St Maczka 2KD-D- ulica dojazdowa

2.3 OPIS WĘZŁÓW I SKRZYŻOWAŃ

Skrzyżowanie ul. Kleeberga, oraz ul. Produkcyjnej jest skrzyżowaniem dwupoziomowym. Jezdnie ul Kleeberga dołem, skrzyżowanie z wyspą centralna o ruchu okrężnym górą.

2.4 CHARAKTERYSTYKA RUCHU NA DRODZE

Projektowany odcinek drogi dla rowerów stanowi uzupełnienie istniejącej struktury rowerowej. Ul. Kleeberga jest obwodnicą miasta i stanowi łatwy i szybki sposób komunikacji w płu wschodniej części Białegostoku. Wzdłuż projektowanej trasy zlokalizowane są osiedla mieszkaniowe, oraz duże obiekty handlowe i usługowe. W związku z tym, iż obwodnica przebiega na skraju regularnej i intensywnej zabudowy miejskiej, zlokalizowane wzdłuż niej ścieżki rowerowe stanowią też komunikację z przyległymi terenami zielonymi, mniejszymi miejscowościami oraz drogami rowerowymi o charakterze rekreacyjnym.

Ze względu na podmiejsko-miejski charakter występuje tu znaczny ruch rowerowy zarówno o charakterze rekreacyjnym jak i komunikacyjnym ponadto lokalizacja atrakcyjnych zespołów handlowych wpływa na zintensyfikowany ruch pieszy w rejonie skrzyżowania (przejść dla pieszych) z ul. Produkcyjną.

3. ORGANIZACJA RUCHU NA CZAS BUDOWY

Zakres poszczególnych etapów ustalony został w taki sposób by umożliwić sprawne wykonywanie prac budowlanych przy założeniu maksymalnego bezpieczeństwa mieszkańców, oraz użytkowników przyległych terenów.

Zakres projektu organizacji ruchu na czas budowy obejmuje budowę ścieżek rowerowych , ciągu pieszo-jezdnego oraz niezbędną infrastrukturę techniczną.

3.1. OPIS PRZYJĘTYCH ROZWIĄZAŃ

W związku z wymienionym wyżej zakresem robót oraz koniecznością zapewnienia przejezdności , a także możliwości ruchu pieszego organizacja ruchu na czas budowy została podzielona na 3 etapy.

ETAP 1

W etapie pierwszym zakłada się realizację ścieżki rowerowej na odcinku od istniejącej ścieżki do drogi dojazdowej o nawierzchni gruntowej oraz w kolejnej fazie realizację ciągu pieszo-jezdnego w miejscu istniejącej drogi dojazdowej i w kolejnej fazie prace w rejonie skrzyżowania z ul. Produkcyjną.

Ruch pieszy został zabezpieczony. Należy zwrócić szczególną uwagę na zachowanie warunków widoczności przy pracach realizowanych w rejonie przejścia dla pieszych przez ul. Produkcyjną.

Przewidywany czas trwania etapu 2 - 3 miesiące.

Zaleca się stopniową realizację poszczególnych faz oraz konieczność zminimalizowania czasu robót w rejonie przejścia dla pieszych przez ul. Produkcyjną.

ETAP 2

W etapie drugim zakłada się realizację ścieżki w środkowej części przejazdu pieszo-rowerowego przez ul. Produkcyjną. Wyłączono z ruchu wewnętrzne pasy dla dwóch przeciwnych kierunków, oraz pas dzielący ul. Produkcyjną.

Należy zwrócić szczególną uwagę na zachowanie warunków widoczności przy pracach realizowanych w rejonie przejścia dla pieszych przez ul. Produkcyjną.

Przewidywany czas trwania etapu 1 - 2 dni

ETAP 3

Stanowi dopełnienie prac z zachowaniem ciągłości przejazdu rowerowego w rejonie ul. Produkcyjnej.

Wyłączono z ruchu pas kierunku „na wprost” z ul. Produkcyjnej na skrzyżowanie z ul. Kleeberga.

Należy zwrócić szczególną uwagę na zachowanie warunków widoczności przy pracach realizowanych w rejonie przejścia dla pieszych przez ul. Produkcyjną.

Przewidywany czas trwania etapu 1 - 2 dni

Etapy zostały pokazane na planszach sytuacyjnych w skali 1:500 i stanowią załącznik do niniejszego opracowania.

Uwaga:

Stan pasa drogowego po zrealizowaniu robót będzie zgodny z zatwierdzoną dokumentacją projektową (droga dla rowerów, chodniki itp.).

Projekt organizacji ruchu na czas budowy dla zakresu opracowania obejmuje oznakowanie pionowe, oraz urządzenia zabezpieczające ruch. **Wszystkie roboty należy prowadzić z zachowaniem zasad BHP.**

Rozwiązanie sytuacyjne wykonane zostało na planszach w skali 1:500 na których zaznaczono lokalizację projektowanych znaków drogowych pionowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu..

Znaki istniejące pokazane zostały na planszy sytuacyjnej jako niekolorowane, znaki projektowane jako podkolorowane z podaniem obok ich symbolu.

Do oznakowania pionowego użyć znaków drogowych odblaskowych o grupie wielkości „duże” rozmieszczając je zgodnie z załączoną planszą i zasadami określonymi w “ Szczegółowych warunkach technicznych dla znaków i sygnałów drogowych” z 23 grudnia 2003r.

Należy zwrócić szczególną uwagę na sposób umieszczenia znaków drogowych pionowych i umieścić je w miejscach pokazanych na planszy sytuacyjnej. Zachować należy skrajnię drogową dla pojazdów oraz pieszych.

Na urządzeniach zamykających przejazd (bariery drogowe, rogatki zamykające jezdnie) konieczne jest umieszczenie świateł ostrzegawczych nadających sygnał czerwony stały lub co najmniej dwa sygnały czerwone pulsujące. Zaleca się, by uruchamianie takich sygnałów było zautomatyzowane w zależności od przejrzystości powietrza i pory doby. (...). Na obiektach ograniczających szerokość pasa ruchu należy zastosować urządzenia ostrzegawcze nadające sygnały żółte migające z częstotliwością stosowaną w sygnalizacji świetlnej (tj. $2 \pm 0.25\text{Hz}$, tj. 120 ± 15 przerw/min). Zgodnie z

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury - " Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych " z 23 grudnia 2003r.

3.2 WYSTĘPUJĄCE ZAGROŻENIA I UTRUDNIENIA W RUCHU

Podczas funkcjonowania etapów budowy wystąpią pewne utrudnienia w ruchu spowodowane koniecznością zajęcia części terenu.

Zagrożenia w ruchu spowodowane będą zmianą istniejącej organizacji ruchu. Wprowadzone w projekcie oznakowanie pionowe powinno je jednak zminimalizować.

3.3 PRZEPUSTOWOŚĆ, BEZPIECZEŃSTWO RUCHU.

Przepustowość istniejących odcinków ulic ulegnie pogorszeniu w trakcie robót objętych niniejszą organizacją ruchu na czas budowy co wynika ze zmian istniejącej organizacji ruchu. Zmiany te są jednak konieczne w celu umożliwienia prawidłowej technologii wykonywania robót celem zapewnienia im najlepszej jakości.

Zmiany w organizacji ruchu przewidziane w niniejszym projekcie nie pogorszą w znacznym stopniu stanu bezpieczeństwa ruchu dla pojazdów oraz pieszych .

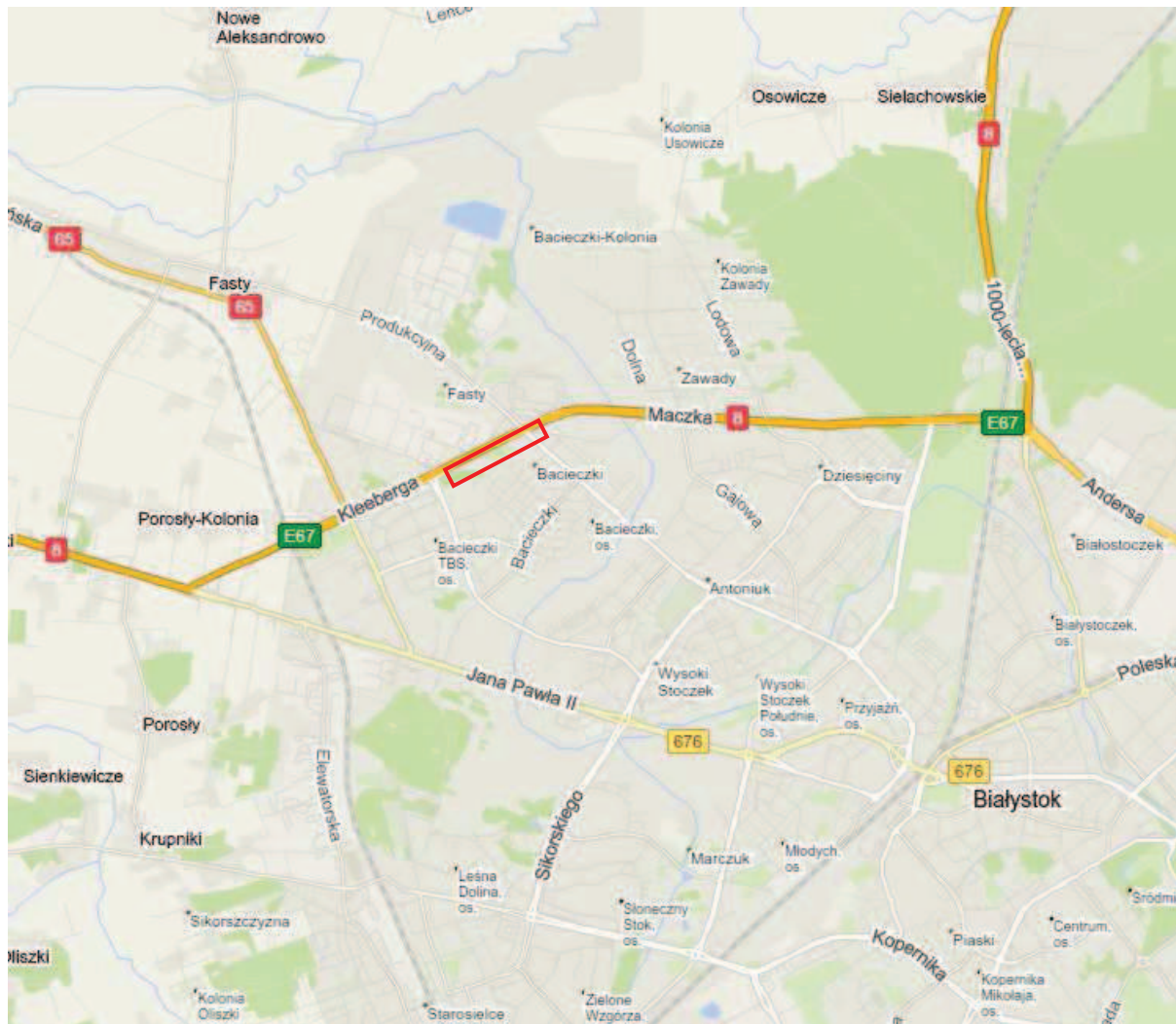
3.4 PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU

Przewidywany czas trwania robót ok.2-3 miesiące.



Przewidywany termin wprowadzenia projektowanej organizacji ruchu 2016r.

Opracował:

PLAN ORIENTACYJNY



- zakres przedsięwzięcia

 BPBK s.a. Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego spółka akcyjna z siedzibą w Gdańsku	 oddział Białystok	1.2. Budowa ścieżki rowerowej oraz ciągu pieszo-jezdnego wzdłuż łącznicy ul. Kleeberga i ul. Produkcyjnej do włączenia w ist. jezdnię ul. Maczka (dawny przebieg)
80 – 237 Gdańsk, ul. Jana Uphagena 27 Tel. 058 341-40-11; fax: 058 341-89-46	Data: 04.2016	Rys nr 1
Rozwiązania zawarte w niniejszym opracowaniu podlegają ochronie prawa autorskiego i mogą być powielane oraz udostępniane osobom trzecim jedynie przez Zamawiającego w zakresie określonym w umowie o przeniesienie praw autorskich lub na podstawie pisemnego zezwolenia w/w Biura z zastrzeżeniem wszelkich skutków prawnych		

