

**Egz.**

**AL. JANA PAWŁA II W BIAŁYMSTOKU**  
**na odcinku od ul. Elewatorskiej do zjazdu do MAKRO**

**STADIUM: STAŁA ORGANIZACJA RUCHU**

**ADRES:** Al. Jana Pawła II  
BIAŁYSTOK

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

**OPRACOWAŁ:** *mgr inż. Robert Chocian*  
PDL/0028/POOD/11  
PDL/BD/0126/11

***Białystok, kwiecień 2014***

## Spis zawartości opracowania:

1. Strona tytułowa.
2. Spis zawartości opracowania.
3. Opis techniczny.
4. Plan orientacyjny.
5. Rys. nr 1 – Stała organizacja ruchu – skala 1:500.
6. Rys. nr 2 – Inwentaryzacja oznakowania – skala 1:1000.

# **Opis techniczny**

## *do projektu stałej organizacji ruchu na al. Jana Pawła II w Białymstoku*

### **1.0. Podstawa opracowania**

- zlecenie Inwestora
- mapa zasadnicza w skali 1:500,
- obowiązujące przepisy i wytyczne,
- wizje lokalne w terenie,
- Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego,
- Dokumentacja budowy ronda na skrzyżowaniu ulic Pułaskiego/Paderewskiego opracowana przez BIURO Projektowanie w Budownictwie inż. Z. Bieryło.
- Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z 03.07.2003 w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania,
- Dz. U. Nr 177, poz. 1729 z 23.09. 2003 w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem,
- Uzgodnienia z inwestorem – pismo ZDI.II.7221.507.2012 z dnia 03.08.2012 i pismo ZDI-II.7223.178.2012 z dnia 17.08.2012.

### **2.0. Zakres i cel opracowania**

Zakres opracowania obejmuje al. Jana Pawła II na odcinku od ul. Elewatorskiej do zjazdu do MAKRO.

Celem opracowania jest zmiana organizacji ruchu w związku z przebudową ulicy.

### **3.0. Stan istniejący**

Al. Jana Pawła II na przedmiotowym odcinku posiada jezdnię o przekroju 2x2 z utwardzonymi i gruntowymi poboczeniami. W rejonie skrzyżowania z przejazdem kolejowym linii Białystok – Bartoszyce jezdnia jest zawężona do przekroju 1x2. Szerokość jezdni wynosi 6,0 ÷ 7,0 m. Szerokość pasa drogowego wynosi 62,0 m.

Stan nawierzchni dość dobry z niewielkimi ubytkami i pęknięciami oraz nieznacznymi deformacjami profilu i przekroju.

Inwentaryzację istniejącego oznakowania pokazano na rys. nr 2.

### **4.0. Natężenie ruchu**

Al. Jana Pawła II leży w ciągu drogi wojewódzkiej NR 676.

Zgodnie ze „Studium transportowym...” natężenie ruchu w przekroju ulicy na przedmiotowym odcinku wynosi:

2013r. - 1667 E/h,

2025r. - 1527 E/h.

### **5.0. Projektowane rozwiązania.**

Dokumentacja przewiduje poszerzenie istniejącej jezdni do przekroju 2x2 na przedmiotowym odcinku.

Poszerzenie jezdni zostanie wykonane po stronie południowej z wykorzystaniem istniejącej jezdni. Poszerzona jezdnia będzie miała dwa pasy ruchu szer. 3,5 m z utwardzonym poboczem szerokości 2,0 ÷ 2,5 m. Na początkowym odcinku część istniejącej wyspy dzielącej zostanie rozebrana i dostosowana do poszerzonej jezdni.

Przed zjazdem do MAKRO w miejscu istniejącego przystanku BKM zostanie wykonany odcinek chodnika szer. 2,5 m jako peron autobusowy.

Nawierzchnia istniejącego zjazdu (za przejazdem kolejowym) zostanie częściowo przebudowana w celu dostosowania do poszerzonej jezdni.

## 6.0. Organizacja ruchu i oznakowanie

Oznakowanie pionowe i poziome zostało dostosowane do projektowanego poszerzenia jezdni.

Projektowane oznakowanie pionowe i poziome przedstawiono na Rys. nr 1.

Wykaz pionowych znaków projektowanych:

Symbol znaku	Ilość [szt.]	Uwagi
A – 7	1	
A – 29	1	
C – 9+U-5a	1	C-9 „mini”
D – 1	1	
D – 15	1	
F – 5	1	Inf. o znaku B-5 za 700 m
F – 10	2	Różne rodzaje
G – 1 b	1	
G – 1 c	1	
G – 2	1	

Znaki pionowe należy zastosować z grupy znaków średnich w II-giej klasie odbłaskowości.

Wykaz poziomych znaków projektowanych:

Symbol znaku	Ilość/długość [szt./m/m <sup>2</sup> ]	Uwagi
P – 1b	339 m	
P – 1c	65 m	
P – 1e	25 m	
P – 2a	175 m	
P – 2b	22 m	
P – 3b	10 m	
P – 7b	430 m	
P – 8 a	3 szt.	
P – 8 b	3 szt.	
P – 8 f	3 szt.	
P – 14	9,5 m	
P – 17	25 m	
P – 21a	327 m <sup>2</sup>	
P – 7b	315 m	Obwiednia P-21a

Oznakowanie poziome wykonać jako grubowarstwowe.

## 7.0 Termin realizacji inwestycji i wprowadzenia organizacji ruchu

Przewidywanym terminem rozpoczęcia realizacji inwestycji jest VII 2014r. Stała organizacja ruchu zostanie wprowadzona po ukończeniu robót drogowych.

Opracował:  
mgr inż. Robert Chocian  
PDL/0028/POOD/11  
PDL/BD/0126/11

# PLAN ORIENTACYJNY



Skala 1:15 000