

Egz.

**Skrzyżowanie J. Chełmońskiego – J.K. Kluka – J. Brzechwy – J. Matejki
w Białymstoku**

STADIUM: STAŁA ORGANIZACJA RUCHU

ADRES: skrzyżowanie J. Chełmońskiego – J.K. Kluka – J. Brzechwy – J. Matejki
BIAŁYSTOK

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

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

Białystok, maj 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 1:500.

Opis techniczny

do projektu stałej organizacji ruchu

1.0. Podstawa opracowania

- zlecenie Inwestora
- mapa zasadnicza w skali 1:500,
- obowiązujące przepisy i wytyczne,
- wizje lokalne w terenie,
- 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,

2.0. Zakres i cel opracowania

Zakres opracowania obejmuje skrzyżowanie J. Chełmońskiego – J.K. Kluka – J. Brzechwy – J. Matejki w Białymstoku.

Celem opracowania jest wprowadzenie oznakowania projektowanego ronda.

3.0. Stan istniejący

Skrzyżowanie przedmiotowych ulic zwykłe o czterech wlotach z pierwszeństwem zachowanym na kierunku Chełmońskiego – Brzechwy. Z uwagi na brak widoczności na wlotach ulic Matejki i Kluka zastosowano znaki B-20 „STOP”. Przebieg ul. Chełmońskiego na łuku poziomym o niewielkim promieniu, lokalizacja zatoki autobusowej i występowanie ślepego zakończenia ul. Chełmońskiego w pobliżu istniejącego skrzyżowania czynią je dość nieczytelnym.

4.0. Natężenie ruchu

Natężenie ruchu na przedmiotowych ulicach ma charakter lokalny i związane jest z obsługą komunikacyjną istniejącej zabudowy jednorodzinnej. W ciągu ul. Chełmońskiego i Brzechwy kursują dwie linie komunikacji miejskiej z częstotliwością do 4 kursów na godzinę.

5.0. Projektowane rozwiązania.

Skrzyżowanie Matejki zaprojektowano typu małe rondo o średnicy zewnętrznej 30,0 m z wyspą środkową o średnicy 15,0 m. Szerokość przejezdnego pierścienia – 2,5 m, szerokość jezdni ronda- 5,0 m. Wloty na skrzyżowanie zaprojektowano o szer. 3,5 m i wyokrąglono łukami o promieniach $R=7,0$ i $R=8,0$ m, zaś wyloty o szer. 4,0–4,5 m wyokrąglono łukami o promieniach $R=7,0$ m, $R=9,0$ m oraz $R=12,0$ m. Na wlotach zaprojektowano trójkątne wyspy separujące ruch z azylami dla pieszych. Przy projektowanym skrzyżowaniu zaprojektowano obustronne chodniki szerokości $2,0 \div 3,0$ m.

6.0. Organizacja ruchu i oznakowanie

Projektowane oznakowanie pokazano na Rys. nr 1.

Wykaz pionowych znaków projektowanych:

Symbol znaku	Ilość [szt.]	Uwagi
A – 7	8	
A – 17	1	
C - 12	4	
D – 1	2	
D – 2	4	
D – 6	10	
D – 15	2	
D – 40	1	
D – 41	1	
T – 27	2	

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

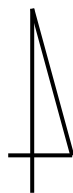
Oznakowanie poziome wykonać jako grubowarstwowe.

7.0 Termin realizacji inwestycji i wprowadzenia organizacji ruchu

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

*Opracował:
mgr inż. Robert Chocian*

PLAN ORIENTACYJNY



Skala 1:10 000

