

ZDI-II.7221.991.2014

228/14/S

Egz.

NAZWA Budowa ul. Wspólnej, Południowej i Braterskiej w Białymstoku
OBIEKTU:

STADIUM: **STAŁA ORGANIZACJA RUCHU**

ADRES: ul. Wspólna, Południowa i Braterska
Osiedle Nowe Miasto

INWESTOR: Miasto Białystok –
Prezydent Miasta Białegostoku
ul. Słonimska 1
15-950 Białystok

ZESPÓŁ AUTORSKI:

Branża drogowa: mgr inż. Łukasz Milewski
PDL/0098/POOD/11
PDL/BD/0030/12

Białystok, 2 Październik 2014

Spis treści

1. Strona tytułowa.
2. Spis zawartości opracowania.
3. Opis techniczny.
4. Plan orientacyjny.
5. Rys. nr 1 – Projekt stałej organizacji ruchu – skala 1:500.
6. Rys. nr 2 – Projekt stałej organizacji ruchu – skala 1:500.

OPIS TECHNICZNY

do projektu stałej organizacji ruchu ul. Wspólnej, Południowej i Braterskiej w Białymstoku

1 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 Zakres i cel opracowania

Zakres niniejszego opracowania stanowi projekt stałej organizacji ulic: Wspólnej, Południowej i Braterskiej na osiedlu Nowe Miasto.

Projektowana organizacja ruchu obejmuje nową geometrię, oznakowanie pionowe i poziome projektowanych ulic, przejść dla pieszych, progów zwalniających oraz skrzyżowania wyniesione.

Celem opracowania jest wykonanie organizacji ruchu na projektowanych odcinkach ulic.

3 Stan istniejący

Przedsięwzięcie realizowane będzie na w/w ulicach, których szerokość istniejącego pasa drogowego wynosi do 8.2 – 16.0 m.

Projektowane ulice są ulicami o zabudowie jednorodzinnej, nawierzchnia ulicy jest gruntowa, brak jest wydzielonych ciągów pieszych.

4 Projektowane rozwiązania

Ulica Wspólna:

- klasa Z, D,
- KR1, KR2,
- długość $L=482.1$ m,
- szerokość jezdni 5.0 – 6.0 m,
- obustronny chodnik o szerokości zmiennej do 1.5 – 2.0 m,
- zjazdy na posesje szerokości 3.5 – 4.0 m.

Projektowana ulica Wspólna została dowiązana do skrzyżowania z ul. Kazimierza Pułaskiego, Skrzyżowanie z ul. Harcerską i Pracowniczą projektuje się jako wyniesione. Skrzyżowanie z ul. Południową zaprojektowano jako rondo. Skrzyżowania z ul. Braterską i gen. Józefa Sowińskiego przewidziano jako równorzędne. Odcinek od ul. Braterskiej do ul. Witolda Sławińskiego przewidziano jako ślepy z uwagi na złą widoczność na wyjeździe. Budowa ulicy obejmuje również budowę kanalizacji deszczowej, przebudowę przyłączy wodociągowych oraz przebudowę kolidującej infrastruktury.

Ulica Południowa:

- klasa Z, D,
- KR1,
- długość $L=465.05$ m,
- szerokość jezdni 5.0 – 6.5 m,
- obustronny chodnik o szerokości zmiennej do 1.4 – 2.0 m,
- zjazdy na posesje szerokości 3.5 – 4.0 m.

Projektowana ulica Południowa została dowiązana do skrzyżowania z ul. Żeromskiego. Skrzyżowanie z ul. Wspólna zaprojektowano jako rondo. Pozostałe skrzyżowania wzdłuż ul. Południowej projektuje się jako równorzędne. W związku z tym przewidziano zmianę organizacji ruchu na ul. Horodniańskiej (likwidacja oznakowania pierwszeństwa przejazdu).

Budowa ulicy obejmuje również budowę kanalizacji deszczowej, przebudowę przyłączy wodociągowych oraz przebudowę kolidującej infrastruktury.

Ulica Braterska:

- klasa D,
- KR1,
- długość L=200.18 m,
- szerokość jezdni 5.0 m,
- obustronny chodnik o szerokości zmiennej do 1.3 – 3.0 m,
- zjazdy na posesje szerokości 3.5 m.

Projektowana ulica Braterska została dowiązana do skrzyżowania z ul. Wspólna i Południową.

Budowa ulicy obejmuje również budowę kanalizacji deszczowej, przebudowę przyłączy wodociągowych oraz przebudowę kolidującej infrastruktury.

Jezdnię i chodnik projektowanych ulicy zaprojektowano z kostki betonowej szarej. Nawierzchnia zjazdów z kostki betonowej czerwonej. Rampy dla pieszych zaprojektowano z płytek typu „Fokus” o strukturze i kolorze rozpoznawalnym dla niewidomych i niedowidzących.

5 Natężenie ruchu

Natężenie ruchu na projektowanych ulicach jest niewielkie i związane z obsługą zabudowy jednorodzinnej. W większości są to pojazdy osobowe z niewielkim odsetkiem pojazdów ciężarowych (pojazdy służb komunalnych obsługujących projektowane ulice).

Nie należy spodziewać się wzrostu natężenia ruchu wraz z budową ulicy gdyż istniejący teren jest już w większości zagospodarowany.

6 Organizacja ruchu i oznakowanie

Zakres opracowania projektu stałej organizacji ruchu pokazano na rys. nr 1 i 2.

Oznakowanie pionowe - zakres opracowania i oznaczenia

Zakres projektowanego oznakowania pionowego obejmuje:

- oznakowanie pierwszeństwa na skrzyżowaniach.
- sprawdzenie widoczności oraz odpowiednie oznakowanie skrzyżowań,
- oznakowanie progów zwalniających,
- oznakowanie przejść dla pieszych.

W projekcie przyjęto następujące oznaczenia znaków pionowych:

- znaki pionowe istniejące pokazano jako czarno-białe oraz podanie oznaczeń wg Instrukcji o znakach drogowych pionowych,
- znaki pionowe projektowane pokazano poprzez ich podkolorowanie oraz podanie oznaczeń wg Instrukcji o znakach drogowych pionowych,
- znaki przeznaczone do likwidacji – znaki szare przekreślone.

Wykaz znaków projektowanych:

Symbol znaku	Ilość [szt.]	Uwagi
A - 7	4	
C – 12	4	
D – 4b	2	
D – 4a	2	
D – 6	4	
D - 40	2	
D - 41	2	
U – 9b	1	

W miarę możliwości znaki należy montować na słupach oświetleniowych oraz telefonicznych. Znaki pionowe należy zastosować z grupy znaków średnich w II klasie odbłaskowości.

Oznakowanie pionowe musi spełniać wymagania podane w SST.

Oznakowanie poziome - zakres opracowania i oznaczenia

Zakres projektowanego oznakowania poziomego obejmuje:

- oznakowanie pasów ruchu na jezdni
- oznakowanie przejść dla pieszych,

W organizacji ruchu uwzględniono również oznakowanie poziome. Oznakowanie poziome przewidziane do realizacji to oznakowanie w rejonie skrzyżowania o ruchu okrężnym.

Wykaz poziomych znaków projektowanych na jezdni:

Symbol znaku	Ilość/długość [szt./m]	Uwagi
P-1e	7	
P-4	65	
P-10	22,8	szer. 4m
P - 13	15,2	
P - 14	6	

Oznakowanie poziome na jezdni wykonać jako grubowarstwowe.

Oznakowanie poziome i pionowe musi spełniać wymagania podane w SST.

7 Termin realizacji inwestycji i wprowadzenie organizacji ruchu

Przewidywanym terminem rozpoczęcia realizacji inwestycji jest II kwartał 2015r. Stała organizacja ruchu zostanie wprowadzona po ukończeniu robót drogowych.

Opracował:

*mgr inż. Łukasz Marcei Milewski
Uprawnienia. bud. do projektowania.
Bez ograniczeń w specj. drogowej
PDL/0098/POOD/11
PDL/BD/0030/12*