

Egz. 1

**Skrzyżowanie ulic:
Składowa-Transportowa- Pogodna-Żeromskiego
w Białymstoku**

STADIUM: STAŁA ORGANIZACJA RUCHU

Część I - Oznakowanie pionowe i poziome

ADRES: Ulice: Składowa – Transportowa – Pogodna - Żeromskiego
BIAŁYSTOK

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

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

Spis zawartości opracowania:

1. Strona tytułowa.
2. Spis zawartości opracowania.
3. Karta uzgodnień.
4. Opis techniczny.
5. Plan orientacyjny.
6. Rys. nr 1 – Stała organizacja ruchu – oznakowanie pionowe i poziome – skala 1:500.
7. Rys. nr 1/1 – Plan rozmieszczenia sygnalizatorów, kamer i detekcji – skala 1:500.

KARTA UZGODNIENÍ

do projektu stałej organizacji ruchu – oznakowanie pionowe i poziome
dla skrzyżowania ul. Składowa-Transportowa-Pogodna-Żeromskiego w *Białymstoku*,

[illegible]

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,
- inwentaryzacja oznakowania,
- uzgodnienia z Inwestorem,
- 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 ulic: Składowa – Transportowa – Pogodna - Żeromskiego oraz parking przy budynku Urzędu Miejskiego Zarządu Dróg i Inwestycji Miejskich w Białymstoku.

Celem opracowania jest zmiana organizacji ruchu w oznakowaniu pionowym i poziomym.

3.0. Stan istniejący

Ulica Składowa posiada jezdnię dwuprzestrzenną o szerokości 7m oraz wydzielony pas do skrętów w lewo. Przeciwnie kierunki ruchu rozdzielone są pasem zieleni. Wzdłuż ulicy po obu stronach istnieje chodnik a po jednej stronie przebiega droga rowerowa oddzielone od jezdni pasem zieleni.

Ulica Żeromskiego posiada pas drogowy o szer. 50,0 ÷ 58,0 m; istniejące jezdnie asfaltowe szer. 7,0 m (przekrój 2x2) z obustronnym chodnikiem oddzielonym od jezdni zieleńcem, na całej długości ulicy występuje pas dzielący o szer. 4,5 – 5,0m.

Ul. Transportowa posiada jezdnię szerokości 7m skanalizowaną w rejonie skrzyżowania wyspą dzielącą. Na wlocie wydzielono dwa pasy ruchu. Po obu stronach występuje chodnik. Poza tym przy wlocie w ul. Transportową wydzielona jest zatoka autobusowa.

Wszystkie wyżej wymienione ulice są klasy Z.

Na wszystkich wlotach skrzyżowania istnieją przejścia dla pieszych. Ruch sterowany jest sygnalizacją świetlną.

Przed budynkiem UM wyznaczonych jest 14 miejsc postojowych przyległych do ulicy oraz miejsce ze stojakami dla rowerów. Dojście do Urzędu oddzielone jest od parkingu zieleńcem. Obok urzędu istnieje wjazd na parking wewnętrzny należący do tej administracji.

Miejsca postojowe zlokalizowane są również przy ul. Transportowej na wysokości stacji transformatorowej.

4.0. Natężenie ruchu

Zgodnie ze „Studium transportowym...” natężenie ruchu na skrzyżowaniu wynosi :

2013r. - 3222 E/h,

2025r. - 4181 E/h (wariant z ul. Paderewskiego od ul. Wiadukt do Szosy Etckiej),

W chwili obecnej poza godzinami szczytu porannego i popołudniowego ruch na skrzyżowaniu odbywa się płynnie.

Największy problem, szczególnie podczas szczytu porannego, stanowi skręt z ul. Transportowej w lewo. Związane jest to z wyjazdem mieszkańców osiedla Ścianka do pracy, krótkim pasem do skrętu w lewo oraz wspólnym pasem do jazdy na wprost i prawo na wlocie ul. Transportowej.

5.0. Projektowane rozwiązania

Ulica Składowa:

Zrezygnowano ze wspólnego pasa ruchu na wprost i skrętu prawo na rzecz samodzielnego pasa ruchu relacji na wprost. Wlot poszerzono o pas ruchu dla skrętu w prawo. Wszystkie pasy ruchu na wlocie mają szer. 3,5m. W wyniku tych zmian otrzymano następujące niezależne pasy ruchu: skręt w lewo, dwa pasy na wprost oraz skręt w prawo.

Ulica Żeromskiego:

Ulica ta pozostaje bez zmian projektowych.

Ulica Transportowa:

Wydłużono pas relacji skrętu w lewo do wysokości wjazdu do stacji transformatorowej. Zaprojektowano samodzielne pasy ruchu o szer. 3,5m dla następujących relacji: pas do skrętu w lewo, na wprost oraz pas do skrętu w prawo. W wyniku poszerzenia wlotu ulicy Transportowej zostanie zlikwidowana część przyległego parkingu od wjazdu do stacji transformatorowej w kierunku skrzyżowania.

Ulica Pogodna:

Ulica ta pozostaje bez zmian.

Powyższe zmiany wymagają wprowadzenia reorganizacji w oznakowaniu poziomym i pionowym przedstawionym na Rys.1.

W związku z zaprojektowanymi nowymi pasami ruchu na wlotach ulic Składowej oraz Transportowej wymagana jest zmiana programu sygnalizacji świetlnej, która została opisana w odrębnym opracowaniu.

Parking przy bud. UM:

Zaprojektowano parking z drogą jednokierunkową posiadającą dwa wjazdy. Jeden z nich zlokalizowany jest wspólnie z wjazdem na parking wewnętrzny, natomiast drugi wspólnie z wjazdem na działkę o nr geod 207/8 będącą własnością spółki KPKM.

Drogę jednokierunkową zaprojektowano o szer. 3,5m na odcinku od wjazdu na parking wew. do miejsca przecięcia z chodnikiem prowadzącym do wejścia UM. Z tego miejsca rozszerza się do szer. 4m i biegnie w kierunku ulicy Pogodnej, gdzie zlokalizowano jej wyjazd.

Istniejące drzewa przewidziano do wycięcia i wyznaczono miejsca do parkowania skośne pod kątem 60° w stosunku do drogi manewrowej. Zaprojektowano 70 miejsc parkingowych w tym 10 o wymiarach 2,4mx5m,

34 miejsca o wymiarach 2,5x5m, 25 miejsc 2,5x4,5m. Przewidziano jedno stanowisko zastrzeżone dla osób niepełnosprawnych o wymiarach 3,6x5m zlokalizowane tuż przy wejściu do UM.

Powyższe zmiany wymagają wprowadzenia zmian w oznakowaniu pionowym, które zostały przedstawione na Rys.1.

6.0. Organizacja ruchu i oznakowanie

Projektowane, istniejące, oznakowanie do likwidacji oraz do przestawienia pokazano na Rys. 1.

Wykaz pionowych znaków projektowanych na skrzyżowaniu ulic:

Symbol znaku	Ilość [szt.]	Uwagi
F – 10	2	Różne odmiany

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

Wykaz pionowych znaków projektowanych na drodze manewrowej parkingu przy bud. UM:

Symbol znaku	Ilość [szt.]	Uwagi
B – 2	2	
B – 36	2	
D – 3	2	
D – 18 +T– 29	1	
T – 25b	1	

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

Wykaz poziomych znaków projektowanych na skrzyżowaniu ulic:

Symbol znaku	Ilość/długość [szt./m/m ²]	Uwagi
P – 1b	117,5 m	
P – 1c	270 m	
P – 1e	10 m	
P – 2b	88 m	
P – 7a	14 m	
P – 7b	247 m	obwiednia P-21
P – 7c	27,2 m	
P – 8a	13 szt.	
P – 8b	5 szt.	
P – 8d	12 szt.	
P – 10	38 m	szer. 4 m
P – 11	21m	
P – 13	29 m	
P – 14	25,5m	
P – 15	3szt.	Krótki
P - 21	21 m ²	

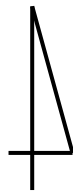
Oznakowanie poziome wykonać jako grubowarstwowe pełne.

7.0 Termin realizacji inwestycji i wprowadzenia organizacji ruchu

Przewidywanym terminem wprowadzenia organizacji ruchu jest IX 2015r.

Opracował:
mgr inż. Robert Chocian

PLAN ORIENTACYJNY



Skala 1:15 000