

URZĄD PATENTOWY



E 01 c 1/04

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 33294

Inż. Jan Gosztowt-Ożyński
(Toruń, Polska)

Kl. 19 ~~c~~ 12

19 c 1/04

Skrzyżowanie dwóch jezdni

Zgłoszono 7 sierpnia 1946 r.

Udzielono 12 maja 1947 r.

Regulacja ruchu pojazdów na skrzyżowaniach jezdni, szczególnie głównych ulic wielkich miast, staje się coraz bardziej uciążliwa, gdyż ruch uliczny rozwija się w szybkim tempie i tworzą się zatory pojazdów przy skrzyżowaniach jezdni, powodujące często nieszczęśliwe wypadki. Racjonalne krzyżowanie się jezdni ma również doniosłe znaczenie dla celów strategicznych.

Skrzyżowanie dwóch jezdni według wynalazku usuwa wymienione braki, ponieważ jedna z jezdni jest przeprowadzona po wiadukcie w miejscu skrzyżowania, a górny i dolny poziomy tych dwóch głównych jezdni są połączone dodatkowymi ośmionajezdniami bocznymi. Łączące dwa poziomy jezdnie boczne stanowią albo po-

chylnie zwykłe półokrągło zakończone dla obrotów o 180° (fig. 1), albo łuki o 90° i 270° (fig. 2). Łukowe jezdnie tworzą w każdym rogu skrzyżowania zamknięty obwód (fig. 2).

Przejścia dla pieszych mogą być pod lub nad jezdniami. Na załączonym rysunku przedstawiono jedno z możliwych wykonan przejazdów dla pieszych. Sprawa chodników rozwiązuje się najdogodniej, gdy zespół jezdni przy skrzyżowaniu jest położony w całości nad poziomem przyległych ulic.

Opisane skrzyżowanie jezdni według wynalazku jest przedstawione schematycznie na załączonym rysunku na fig. 1 i 2, a na fig. 3 — w przekrojach.

Porządek ruchu w obu odmianach jest ten sam, a mianowicie ruch pojazdów dą-

jących wprost odbywa się po głównych środkowych jezdniach normalnie po wiadukcie i pod nim. Dla innych kierunków jazdy służą zasadniczo boczne łączące jezdnie półokrągło rozszerzone (fig. 1), względnie łukowe o 270° (fig. 2), z których korzysta się po każdorazowym uprzednim zjechaniu z wiaduktu, a mianowicie zawrócenie pojazdu na lewo dokonuje się po przejechaniu wiaduktu i dokonaniu obrotu o 180° (fig. 1) względnie o 270° (fig. 2) na bocznej jezdni, położonej z prawej strony za wiaduktem; zawrócenie pojazdu z powrotem osiąga się przez poprzednie dokonanie ruchów potrzebnych dla skrętu na lewo, a potem powtórne przejechanie wiaduktu i dokonanie obrotu na następnej podobnej bocznej jezdni; trzykrotne powtórzenie podobnego ruchu na poprzednich dwóch i na trzeciej kolejnej bocznej jezdni — skieruje pojazd na prawo; wreszcie czterokrotne powtórzenie podobnego ruchu na poprzednich trzech i na czwartej kolejnej bocznej jezdni skieruje pojazd wprost, t. j. na pierwotny wjazdowy do skrzyżowania kierunek. Zawrócenie na prawo osiąga się też innym prostszym przejazdem, korzystając z bocznej pochyłej (fig. 1) względnie łukowej o 90° jezdni, położonej z prawej strony głównej jezdni i przed wiaduktem. Normalnie z pierwszego wymienionego zawracania pojazdu korzysta się tylko przy skrętach na

lewo i z powrotem, na prawo zaś — z drugiego.

„Zespół jezdni przy skrzyżowaniu” przedstawiony na fig. 1 nadaje się zasadniczo bardziej dla miast, zaś — na fig. 2 — dla dróg międzymiastowych, w miastach zaś tam, gdzie są większe wolne przestrzenie — w czterech rogach pomiędzy ulicami przy wiadukcie.

Zastrzeżenia patentowe

1. Skrzyżowanie dwóch jezdni, z których jedna przechodzi po wiadukcie, znamienne tym, że dwa poziomy tych dwóch głównych jezdni są połączone ze sobą ośmioma dodatkowymi bocznymi jezdniami, tworząc zespół jezdni przy skrzyżowaniu, umożliwiający zawracanie pojazdów w dowolnym kierunku bez krzyżowania się ruchu w jednym poziomie.
2. Skrzyżowanie dwóch jezdni według zastrz. 1, znamienne tym, że osiem dodatkowych bocznych jezdni stanowią albo pochylnie, z których cztery są zakończone w swych oddalonych od wiaduktu końcach półokrągłymi rozszerzeniami, położonymi przeciwległe względem siebie z obu stron wiaduktu (fig. 1), albo łuki, z których każde dwa w każdym rogu skrzyżowania tworzą zamknięty obwód (fig. 2).

Inż. Jan Gosztowt-Ożyński

