Wydział Komunikacji Urzędu Miasta Tychy

Referat Inżynierii Ruchu Drogowego

Projekt wzorcowy uproszczonej tymczasowej organizacji ruchu dla prac prowadzonych w pasie drogowym na terenie miasta Tychy

WZÓR

Spis schematów

1. Całkowite zamknięcie chodnika przy istniejących przejściach dla pieszych.
2. Całkowite zamknięcie chodnika z zapewnieniem alternatywy ruchu pieszego - tymczasowe utwardzone przejście.
3. Całkowite zamknięcie chodnika z zapewnieniem alternatywy ruchu pieszego - tymczasowe utwardzone przejście.
4. Częściowe zamknięcie chodnika bez konieczności wykluczenia ruchu pieszego.
5. Częściowe zamknięcie chodnika z zapewnieniem alternatywy ruchu pieszego.
6. Droga jednojezdniowa jednokierunkowa w terenie zabudowanym - zawężenie prawej strony jezdni.
7. Droga jednojezdniowa jednokierunkowa w terenie zabudowanym - zawężenie lewej strony jezdni.
8. Droga jednojezdniowa jednokierunkowa w strefach ograniczonej prędkości oraz strefach zamieszkania - zawężenie prawej strony jezdni.
9. Droga jednojezdniowa jednokierunkowa w strefach ograniczonej prędkości oraz strefach zamieszkania - zawężenie lewej strony jezdni.
10. Droga jednojezdniowa dwukierunkowa w terenie zabudowanym.
11. Droga jednojezdniowa dwukierunkowa w strefach ograniczonej prędkości oraz w strefie zamieszkania.
12. Droga jednojezdniowa z trzema pasami ruchu w terenie zabudowanym - przekrój 2+1 - zawężenie prawej strony jezdni.
13. Droga jednojezdniowa z trzema pasami ruchu w terenie zabudowanym - przekrój 2+1 - zawężenie środkowej części jezdni.
14. Droga jednojezdniowa z trzema pasami ruchu w terenie zabudowanym - przekrój 2+1 - zawężenie lewej strony jezdni.
15. Droga jednojezdniowa dwukierunkowa - cztery pasy ruchu - w terenie zabudowanym - zawężenie prawej strony jezdni.
16. Droga jednojezdniowa dwukierunkowa - cztery pasy ruchu - w terenie zabudowanym - zawężenie wewnętrznej strony jezdni.
17. Droga dwujezdniowa dwukierunkowa w terenie zabudowanym - zawężenie prawej strony jezdni.
18. Droga dwujezdniowa dwukierunkowa w terenie zabudowanym - zawężenie lewej strony jezdni.
19. Droga jednojezdniowa dwukierunkowa poza terenem zabudowanym.

20. Droga dwujezdniowa dwukierunkowa poza terenem zabudowanym z ograniczeniem prędkości do 70 km/h - zawężenie prawej strony jezdni.
21. Droga dwujezdniowa dwukierunkowa poza terenem zabudowanym z ograniczeniem prędkości do 70 km/h - zawężenie lewej strony jezdni.
22. Droga dwujezdniowa dwukierunkowa poza terenem zabudowanym z ograniczeniem prędkości do 100 km/h - zawężenie prawej strony jezdni.
23. Droga dwujezdniowa dwukierunkowa poza terenem zabudowanym z ograniczeniem prędkości do 100 km/h - zawężenie lewej strony jezdni.

Cel opracowania

Niniejsze opracowanie ma na celu zaprojektowanie tymczasowej organizacji ruchu na czas wykonywania prac w pasie drogowym na drogach krajowych, powiatowych i gminnych na terenie miasta Tychy. Niniejsze opracowanie nie jest uzgodnionym projektem organizacji ruchu. Należy je traktować jako wzór do wykonywania projektów tymczasowej organizacji ruchu, które należy każdorazowo uzgadniać z właściwymi organami zgodnie z Art 10 ust.12 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2012r. poz. 1137 wraz z późn. zmianami) oraz Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. Nr 177 poz.1729)

Założenia do rozwiązań projektowych

W celu zabezpieczenia prac w pasie drogowym zaprojektowano tymczasową organizację ruchu. Schematy oznakowania uzależniono od geometrii dróg oraz dopuszczalnej prędkości na nich.

W przypadku dróg krajowych tj. ulicy Oświęcimskiej oraz Mikołowskiej leżących w terenie zabudowanym obowiązuje ograniczenie prędkości do 50km/h. Natomiast w przypadku ulic Beskidzkiej oraz Turyńskiej ograniczenia prędkości wynoszą odpowiednio 70,80 lub 100 km/h w zależności od konkretnego odcinka. Na pozostałych drogach powiatowych i gminnych oznakowanie przyjęto w zależności od parametrów technicznych dróg. W strefach ograniczonej prędkości zrezygnowano ze znaków zakazów, redukując oznakowanie pionowe do wymaganego minimum.

Należy pamiętać, iż projektowane oznakowanie musi uwzględniać oznakowanie istniejące, stąd w opracowaniu przyjęto zakresy usytuowania znaków w różnych odległościach po to aby np. nie przesłonić znaków istniejących. Mogą zajść również sytuacje w których będzie konieczność zakrycia istniejących znaków (np. tablic typu F-10, F-15 lub F-17 w przypadku

zawężenia jednego pasa ruchu). Powyższe zmiany należy uwzględniać w konkretnych dokumentacjach projektowych.
W przypadkach szczególnych w których prace mogą spowodować chwilowe problemy z dojazdem do indywidualnych posesji z minimum kilkudniowym wyprzedzeniem należy o powyższym poinformować okolicznych mieszkańców.
Przedstawione oznakowanie ma zastosowanie na prostych odcinkach ulic i dróg - bez obszaru skrzyżowań, które to wymagają indywidualnego podejścia do projektowanego rozwiązania.

Wymagania dla oznakowania

Wszystkie projektowane tymczasowe znaki pionowe należy wykonać z folii odblaskowej II generacji lub folii pryzmatycznej w następujących formatach:
- na drogach krajowych i powiatowych w formacie znaków „wielkich i dużych” ,
- na drogach gminnych w formacie znaków „średnich” .

Oznakowanie należy wykonać i ustawić zgodnie z wymogami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 12 października 2002 r. W sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. nr 170 z dnia 31.07.2002 r. poz. 1393 wraz z późn. zmianami) oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 03 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220 z dnia 23.12.2003 r. Poz. 2181 wraz z późn. zmianami).