


TYTUŁ	TYMCZASOWA ORGANIZACJA RUCHU (TOR) na czas prowadzenia robót budowlanych w rejonie ul. Solidarności		
NAZWA ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO, W ZWIĄZKU Z KTÓRYM WPROWADZANY JEST PROJEKT TOR	BUDOWA ZJAZDÓW WRAZ Z PRZEBUDOWĄ ODCINKA DROGI PUBL. - UL. SOLIDARNOŚCI W ZWIĄZKU Z PLANOWANYM DO REALIZACJI KOMPLEKSEM SPORTOWYM W DZIELNICY SZARLEJ MIASTA PIEKARY ŚLĄSKIE		
FAZY REALIZACJI ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO DO WPROWADZANIA POSZCZEGÓLNYCH ETAPÓW TOR	I.	Obsługa zjazdem tymczasowym budowy etapu „A” Kompleksu Sportowego	
	II.	Budowa zjazdów docelowych wraz z przebudową drogi po stronie północnej z dopuszczeniem obsługi budowy	
	III.	Przebudowa drogi po stronie południowej	
ADRES OBIEKTU BUDOWLANEGO	ul. Solidarności w Piekarach Śląskich		
NUMERY DZIAŁEK EWIDENCYJNYCH, OBRĘBY	2755/189, 514/86 w obrębie ewidencyjnym Piekary Wielkie (pas drogowy drogi publicznej powiatowej)		
IDENTYFIKATORY DZIAŁEK	247101_1.0002.AR_11-2. 514/86 , 247101_1.0002.AR_9-7. 2755/189		
KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO	IV (elementy dróg publicznych), XXV (drogi), XXVI (sieci)		
INWESTOR	Gmina Piekary Śląskie ul. Bytomska 84, 41-940, Piekary Śląskie		
			
GENERALNY PROJEKTANT	JSK Architekci Sp. z o.o. ul. Żwirki i Wigury 18, 02-092 Warszawa tel.: 0048 22 660 30 00, e-mail: jsk@jskarchitekci.pl		
PROJEKTANT BRANŻOWY – PODWYKONAWCA	Traffic-System Sp. z o.o. ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego 53/4, 41-902, Bytom tel.: 535 966 722, e-mail: biuro@jtraffic-system.com.pl		
OPRACOWAŁ:	inż. Daniel Chabrowski nr upr.: 525/02 mgr inż. Iwona Prokopiak nr upr.:SLK/9462/PWDB/21		

CZERWIEC 2024

PRZEBUDOWA UL. SOLIDARNOŚCI W PIEKARACH ŚLĄSKICH
KOMPLEKS SPORTOWY W PIEKARACH ŚLĄSKICH

SPIS TREŚCI

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. DANE OGÓLNE

1.1. Inwestor

1.2 Generalny Projektant

1.3 Projektant branżowy (drogi wraz z infrastrukturą towarzyszącą)

1.4 Przedmiot opracowania

1.5 Materiały wyjściowe

2. STAN ISTNIEJĄCY

2.1 Lokalizacja odcinka drogi, na którym wprowadzona zostanie TOR

2.2 Powiązanie z siecią innych dróg publicznych

2.3 Istniejąca organizacja ruchu

3. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO

3.1 Cel

3.2 Oznakowanie poziome

3.3 Oznakowanie pionowe

3.4 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

3.5 Zestawienie

3.6 Warunki wykonania organizacji ruchu w terenie

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Lp.	Nr rysunku	Tytuł rysunku	Skala
1	DR-1	ORIENTACJA	-
2	DR-2	Tymczasowa organizacja ruchu etap 1	1:500
3	DR-3	Tymczasowa organizacja ruchu etap 2	1:1000
4	DR-4	Tymczasowa organizacja ruchu etap 3	1:1000

PRZEBUDOWA UL. SOLIDARNOŚCI W PIEKARACH ŚLĄSKICH
KOMPLEKS SPORTOWY W PIEKARACH ŚLĄSKICH

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. DANE OGÓLNE

1.1. Inwestor

Gmina Piekary Śląskie
ul. Bytomska 84
41-940 Piekary Śląskie

1.2. Generalny Projektant

JSK Architekci Sp. z o.o.
ul. Żwirki i Wigury 18
02-092 Warszawa

1.3. Projektant branżowy (drogi wraz z infrastrukturą towarzyszącą)

Traffic-System Sp. z o.o.
ul. Marsz. Józefa Piłsudskiego 53/4
41 – 902 Bytom

1.4. Przedmiot opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt tymczasowej organizacji ruchu (TOR) planowanej do wprowadzenia po przebudowie odcinka ul. Solidarności w Piekarach Śląskich (drogi powiatowej). Przebudowa ww. drogi związana jest z planowaną przez Miasto Piekary Śląskie inwestycją pn.: „Budowa basenu ze spa i strefą fitness, hali sportowej ze strzelnicą sportową i garażem podziemnym, wraz z zagospodarowaniem terenu oraz niezbędną infrastrukturą techniczną podziemną i naziemną”. Przebudowa odcinka drogi wymagana jest z uwagi na konieczność skomunikowania ww. inwestycji z drogą publiczną, przez co jezdnia tej drogi winna być poszerzona o dodatkowy pas do skrętu w lewo, a także pas włączenia do jezdni głównej drogi publicznej w rejonie projektowanego zjazdu zwykłego. Zjazdy na teren inwestycji były przedmiotem odrębnego opracowania i uzyskana została decyzja zarządcy drogi (Prezydenta Miasta Piekary Śląskie) na ich lokalizację (Decyzja nr IGd.7230.4.27.2023 z dnia 20.06.2023 r.).

1.5. Materiały wyjściowe

1. Mapa do celów projektowych,
2. Projekt Zagospodarowania Terenu dla inwestycji, o której mowa w pkt. 1.4 niniejszego opisu,
3. Inwentaryzacja w terenie,
4. Aktualne przepisy prawne:
 - Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1047 z późn. zm.),

- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 2310 z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 2311 z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 784);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r., w sprawie przepisów techniczno - budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1518).

2. STAN ISTNIEJĄCY

2.1 Lokalizacja odcinka drogi, na którym wprowadzona zostanie TOR

Przebudowywany odcinek drogi – ulicy Solidarności w Piekarach Śląskich, na którym zostanie wprowadzona organizacja ruchu objęta niniejszym projektem, zlokalizowany jest pomiędzy rondami im. Kopalni Andaluzja i im. Kopalni Julian na działkach drogowych nr 2755/189 oraz 514/86 w obrębie ewidencyjnym Piekary Wielkie. Przebiega on na północ od zlokalizowanej równolegle do niego autostrady A-1. Aktualnie tereny przyległe do tego odcinka nie są zabudowane.

W rejonie projektowanego układu drogowego istnieje oświetlenie wykonane na słupach stalowych ocynkowanych, z oprawami sodowymi. Gestorem oświetlenia jest Tauron Nowe Technologie S.A.

Istniejąca ulica Solidarności posiada odwodnienie pasa drogowego poprzez spadki poprzeczne i podłużne do istniejących rowów drogowych.

Istniejąca jezdnia ma szerokość ok. 7,3 m o przekroju drogowym. Ulica Solidarności nie posiada wydzielonych chodników i ścieżek rowerowych. Ulicą tą nie prowadzi żadnych linii komunikacji zbiorowej.

2.2. Powiązanie z siecią innych dróg publicznych

Ulica Solidarności, na ciągu której zlokalizowany jest odcinek podlegający przebudowie, a także od której skomunikowany jest budowany Kompleks Sportowy, stanowi drogę powiatową o klasie technicznej „Z” i funkcjonuje w miejskiej sieci drogowej na terenie Piekar Śląskich. Od strony wschodniej przez rondo im. Kopalni Andaluzja ul. Solidarności łączy się z ul. Prymasa Stefana Wyszyńskiego, a od strony zachodniej przez rondo im. Kopalni Julian z ul. Bytomską, która z kolei posiada powiązanie przez węzeł drogowy z obwodnicą zachodnią miasta w ciągu drogi krajowej nr 911.

2.3. Istniejąca organizacja ruchu

W stanie istniejącym ul. Solidarności jest drogą jednojezdniową, dwupasową (po jednym pasie w przeciwnych kierunkach). Dopiero przy dojeździe do ronda im. Kopalni Andaluzja wyodrębniony jest pas do skrętu w prawo obok pasa na wprost. Na odcinku drogi przewidzianym do przebudowy ustawiony został znak F-10 informujący o ww. relacjach. Na odcinku tym ustawiona jest również tablica drogowaskazowa E-1 odnosząca się do kierunków jazdy względem ronda. Następny zestaw oznakowania dotyczy rejonu ronda i złożony jest ze znaków:

- A-7 z C-12 (na wlotach ronda),
- A-7 (przy włączeniach do jezdni głównej z tzw. by-pasów),
- C-9 lub C-11 (na wyspach kanalizujących wloty ronda),
- D-6 (przy przejściach dla pieszych),
- B-5 (na wlocie do ul. S. Wyszyńskiego z informacją „nie dotyczy zaopatrzenia”).

3. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO

3.1 Cel i sposób (etapowanie) wprowadzenia tymczasowej organizacji ruchu

Celem wprowadzenia tymczasowej organizacji ruchu jest zapewnienie bezpieczeństwa dla wszystkich uczestników ruchu drogowego oraz minimalizacja utrudnień związanych realizacją robót budowlanych w zakresie budowy Kompleksu Sportowego (Etap A – budowa części obiektu do oddania do eksploatacji w pierwszej kolejności) oraz robót drogowych polegających na budowie zjazdów docelowych do ww. obiektu wraz z przebudową odcinka drogi powiatowej - ul. Solidarności (poszerzenie jezdni poprzez dobudowę dodatkowych pasów ruchu, a także przebudowę fragmentów infrastruktury technicznej – kanalizacji deszczowej i oświetlenia ulicznego).

Tymczasowe zmiany w organizacji ruchu przewidziano do wprowadzenia w 3 etapach odpowiadających realizacji określonych zakresów robót:

Etap I:

Dany etap wprowadza się na czas budowy pierwszej części A Kompleksu Sportowego, kiedy obsługa budowy odbywać się będzie zjazdem istniejącym uruchomionym, jako zjazd tymczasowy na teren budowy, na którym dopuszczone zostaną tylko prawoskręty. Zakłada się, że w danym etapie na plac budowy zostanie sprowadzony sprzęt ciężki i wielkogabarytowe materiały budowlane, aby w kolejnych etapach TOR (II i III) ruch związany z budową obiektu był ograniczony do niezbędnego minimum (np. dowóz materiałów wykończeniowych do wnętrza, czy elementów wyposażenia, niestanowiący transportu ciężkiego).

Zmiany wprowadzone w ww. etapie dotyczyć będą także odcinka ul. Prym. S. Wyszyńskiego. Na ulicy tej przewidziano przesunięcie przejścia dla pieszych (oznakowanego oznakowaniem poziomym i znakiem pionowym D-6) oraz przesunięcie tablicy F-10. Przesunięty też zostanie przystanek autobusowy (wyłączenie z użytkowania ist. zatoki) poprzez wyznaczenie nowego

miejsca do zatrzymywania się autobusów oznakowaniem poziomym, łącznie z przesunięciem znaku pionowego D-15, a także wykonanie tymczasowego peronu do wsiadania/wysiadania z płyt betonowych 300x100x15. Na ul. Solidarności dojazd do placu budowy wyznaczony został w miejscu istniejącego (w stanie istniejącym zamkniętego zaporami) zjazdu, poprzez jego udrożnienie (likwidacja zapór) oraz oznakowanie dla wyjeżdżających z placu budowy znakiem „Stop” oraz nakazem skrętu w prawo. Dla pojazdów poruszających się ul. Solidarności wprowadzone zostało oznakowanie pionowe:

- na samym zjeździe „zakaz ruchu” z tabliczką: „Za wyjątkiem pojazdów budowy”,
- w ciągu ul. Solidarności w odległościach odpowiednio na wschód od osi zjazdu – ok. 150 m oraz na zachód od zjazdu – ok. 75 m, po stronie nadjeżdżających pojazdów ustawione zostały zestawy znaków: A-30 „inne niebezpieczeństwa” z tabliczką „wyjazd z budowy” oraz zakaz skrętu w zależności od strony ustawienia znaku w prawo lub w lewo.

Etap II:

W etapie tym zakłada się realizację robót drogowych z zakresu przebudowy północnej strony ul. Solidarności (budowa zjazdów wraz z poszerzeniem jezdni, celem wyznaczenia dodatkowych pasów ruchu, zabudowa odcinka kanalizacji deszczowej oraz przebudowa oświetlenia ulicznego) z wyłączeniem północnej połowy jezdni na tym odcinku z ruchu i wyznaczeniem objazdu, przy dopuszczeniu ruchu pojazdów z budowy części A Kompleksu Sportowego, które korzystać będą – w zależności od postępu robót drogowych – z miejsc dojazdu na plac budowy uzgodnionych z wykonawcą przebudowy ul. Solidarności.

Na ul. Prym. S. Wyszyńskiego oraz przy wlocie do niej ul. Szpitalnej ostawione zostaną tablice z informacją o objeździe, z uwagi na wyłączenie z ruchu dla kierunku ze wschodu na zachód odcinka ul. Solidarności pomiędzy rondami im. Kopalni Andaluzyja i Kopalni Julian. Na wlotach rond ustawione zostaną znaki U-12b z odblaskami oraz znakami B-2 zakazującymi wjazdu na wyłączony z ruchu odcinek drogi. Dodatkowo wjazd na wyłączone pasy ruchu uniemożliwiony został przez zastosowanie barier betonowych pełnych typu U-14b. Na trasie objazdu prowadzącego ul. Wyszyńskiego wprowadzone są w sposób powtarzalny tablice F-9 (objazd) pokazujące kierunek objazdu oraz jego zakończenie na ul. Bytomskiej.

Część jezdni objętą robotami odgródzono za pomocą słupków U-6c z odblaskami, a na początku przewężenia ustawiona została tablica prowadząca U-3c ze znakiem C-9 nakazującym jazdę po prawej stronie przeszkody. Na odcinku objętym robotami wprowadzono ograniczenie prędkości do 30 km/h. Przed ww. odcinkiem przewidziano ustawienie znaków ostrzegawczych ostrzegających o robotach drogowych i przewężeniu jezdni.

Etap III:

Dany etap zakłada realizację robót drogowych z zakresu przebudowy południowej strony ul. Solidarności (poszerzenie jezdni oraz przebudowę oświetlenia ulicznego), z wyłączeniem południowej części jezdni na tym odcinku z ruchu, przy czym czynny pas ruchu dopuszczony jest do obsługi kierunku zachód – wschód) i wyznaczeniem objazdu. Pojazdy z budowy części A Kompleksu Sportowego, korzystać będą ze zjazdów zlokalizowanych od strony północnej, wybudowanych przy organizacji ruchu z etapu II, przy czym sposób korzystania ze zjazdu oddalonego od ronda (wjazd i wyjazd z placu budowy) w danym etapie będzie miał charakter

tymczasowy tj. nie będzie wykorzystywany wykonany pas włączenia, gdyż wyjazd z terenu Kompleksu Sportowego realizowany będzie wyłącznie jako lewoskręt na pas jezdni dopuszczony do ruchu. Podobnie jak w etapie II na wlotach rond ustawione zostaną znaki U-12b z odbłaskami oraz znakami B-2 zakazującymi wjazdu na wyłączony z ruchu odcinek drogi. Dodatkowo wjazd na wyłączony pasy ruchu uniemożliwiony został przez zastosowanie barier betonowych pełnych typu U-14b. Na trasie objazdu prowadzącego ul. Wyszyńskiego wprowadzone są w sposób powtarzalny tablice F-9 (objazd) pokazujące kierunek objazdu oraz jego zakończenie na ul. Bytomskiej.

Część jezdni objętą robotami odgradzono za pomocą słupków U-6d z odbłaskami, a na początku przewężenia ustawiona została tablica prowadząca U-3c ze znakiem C-10 nakazującym jazdę po lewej stronie przeszkody. Na odcinku objętym robotami wprowadzono ograniczenie prędkości do 30 km/h. Przed ww. odcinkiem przewidziano ustawienie znaków ostrzegawczych ostrzegających o robotach drogowych i przewężeniu jezdni.

Organizacja ruchu w danym etapie została zaprojektowana w taki sposób, aby móc maksymalnie wykorzystać oznakowanie z etapu II, aby jej wprowadzenie generowało, jak najmniejsze koszty i utrudnienia ruchowe.

3.2 Oznakowanie poziome

Na czas robót zostało zaprojektowane tymczasowe oznakowanie poziome złożone z następujących elementów:

(rodzaj oznakowania powtarzalny we wszystkich trzech etapach)

P-10 - "Przeście dla pieszych 4m - zebra"

P-14 - "Linia warunkowego zatrzymania"

P-17 - "Linia przystankowa"

P-7d - "Linia krawędziowa ciągła wąska" (dodatkowe odcinki linii uzupełnione zostaną w etapie I i II)

3.3 Oznakowanie pionowe

Symbol	Oznaczenie	Stan	Wielkość	Szt.
Oznakowanie do wprowadzenia w etapie I				
A-30	"inne niebezpieczeństwo"	Projektowany (nowy)	Średnie	2
B-1	"zakaz ruchu w obu kierunkach"	Projektowany (nowy)	Średnie	1
B-20	"stop"	Projektowany (nowy)	Średnie	1
B-21	"zakaz skrętu w lewo"	Projektowany (nowy)	Średnie	1
B-22	"zakaz skrętu w prawo"	Projektowany (nowy)	Średnie	1
C-2	"nakaz jazdy w prawo za znakiem"	Projektowany (nowy)	Średnie	1
Tabl.	"za wyjątkiem pojazdów budowy"	Projektowany (nowy)	Średnie	1
Tabl.	"wyjazd z budowy"	Projektowany (nowy)	Średnie	2

F-10	"kierunki na pasach ruchu"	Istniejący (do przestawienia)	Średnie	1
D-6	"przejście dla pieszych"	Istniejący (do przestawienia)	Średnie	2
D-15	"przystanek autobusowy"	Istniejący (do przestawienia)	Średnie	1
Razem znaków nowych				10
Razem znaków istniejących w terenie do przestawienia:				4
Oznakowanie do przestawienia lub uzupełnienia w etapie II				
A-14	"roboty drogowe"	Projektowany (nowy)	Średnie	2
A-12c	"zweżenie jezdni - lewostronne"	Projektowany (nowy)	Średnie	1
A-30	"inne niebezpieczeństwo"	Projektowany (do przestawienia z etapu 1)	Średnie	2
B-1	"zakaz ruchu w obu kierunkach"	Istniejący (demontaż)	Średnie	1
B-2	"zakaz wjazdu"	Projektowany (nowy)	Średnie	4
B-33	"ograniczenie prędkości"	Projektowany (nowy)	Średnie	1
B-20	"stop"	Istniejący (demontaż, znak zostanie wykorzystany w etapie 3)	Średnie	1
B-21	"zakaz skrętu w lewo"	Istniejący (do przestawienia)	Średnie	1
B-22	"zakaz skrętu w prawo"	Istniejący (demontaż)	Średnie	1
C-2	"nakaz jazdy w prawo za znakiem"	Projektowany (nowy)	Średnie	1
C-9	"nakaz jazdy z prawej strony znaku"	Projektowany (nowy)	Średnie	1
Tabl.	"za wyjątkiem pojazdów budowy"	Istniejący (do przestawienia)	Średnie	2(1 z odzysku + 1 nowy)
Tabl.	"wyjazd z budowy"	Istniejący (demontaż)	Średnie	2
F-8	"objazd w związku z zamknięciem drogi"	Projektowany (nowy)	Średnie	2
F-9	"znak prowadzący na drodze objazdowej"	Projektowany (nowy)	Średnie	8
Razem znaków nowych do sprowadzenia dla etapu II:				21
Razem znaków istniejących w terenie do przestawienia:				4
Razem znaków istniejących w terenie do demontażu:				5
Oznakowanie do przestawienia lub uzupełnienia w etapie III				
A-14	"roboty drogowe"	Projektowany (do przestawienia z etapu 2)	Średnie	2
A-12b	"zweżenie jezdni - prawostronne"	Projektowany (nowy)	Średnie	1
A-12c	"zweżenie jezdni - lewostronne"	Istniejący (demontaż)	Średnie	1
A-30	"inne niebezpieczeństwo"	Projektowany (do przestawienia z etapu 2)	Średnie	2

B-2	"zakaz wjazdu"	Projektowany (do przestawienia z etapu 2)	Średnie	4
B-20	"stop"	Projektowany (do przestawienia z etapu 1)	Średnie	1
B-33	"ograniczenie prędkości"	Projektowany (do przestawienia z etapu 2)	Średnie	1
B-21	"zakaz skrętu w lewo"	Istniejący (demontaż)	Średnie	1
C-4	"nakaz jazdy w lewo za znakiem"	Projektowany (nowy)	Średnie	1
C-9	"nakaz jazdy z prawej strony znaku"	Istniejący (demontaż)	Średnie	1
C-10	"nakaz jazdy z lewej strony znaku"	Projektowany (nowy)	Średnie	1
Tabl.	"za wyjątkiem pojazdów budowy"	Projektowany (do przestawienia z etapu 2)	Średnie	2
F-8	"objazd w związku z zamknięciem drogi"	Projektowany (do przestawienia z etapu 2)	Średnie	2
F-9	"znak prowadzący na drodze objazdowej"	Projektowany (do przestawienia z etapu 2)	Średnie	8
T-18	"nieoczekiwana zmiana kierunku ruchu"	Projektowany (nowy)	Średnie	1
Razem znaków nowych do sprowadzenia dla etapu III				4
Razem znaków istniejących w terenie do przestawienia:				22
Razem znaków istniejących w terenie do demontażu:				3

3.4 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

W celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu zastosowane zostały tablice kierujące wąskie U- 6d i U-6c, tablice prowadzące U-3d/U-3c oraz zapory drogowe U-20b.

Zestawienie elementów zabezpieczenia ruchu przedstawione zostały w poniższej tabeli:

Nazwa	Stan	Szt.
U-14b	Istniejące (do wykorzystania w etapie II i III)	4
U-3c	Projektowane (nowe)	1
U-3d	Projektowane (nowe)	1
U-6d	Projektowane (nowe)	28
U-6c	Projektowane (nowe)	39
U-20b	Projektowane (nowe)	6
U-21b	Projektowane (nowe)	4
Lampy ostrzegawcze	Projektowane (nowe)	58
U-14b	Projektowane (nowe)	8 (4 z odzysku+1 nowy)

Uwagi: Urządzenia bezpieczeństwa ruchu U-14b z etapu 1 będą wykorzystywane w etapach 2 i 3.

3.5 Zestawienie

Nazwa	Opis	Jednostka	Liczba/długość
Słupki		szt.	29
Płyty betonowe	Płyty betonowe na przystanku autobusowym 3,0x1,0 – element tymczasowego peronu	szt.	9
P-7d	"Linia krawędziowa ciągła wąska"	m ²	16,53
P-10	"Przejście dla pieszych 4m – zebra"	m ²	14,24
P-14	"Linia warunkowego zatrzymania – prostokąty"	m ²	2,1525
P-17	"Linia przystankowa"	m ²	64,98

3.5. Warunki wykonania organizacji ruchu w terenie

Projektuje się dowiązanie projektowanego oznakowania poziomego do istniejącego oznakowania poziomego. Projekt przewiduje możliwość adaptacji niektórych znaków pionowych dla potrzeb tymczasowej organizacji ruchu zgodnie z opracowanym projektem.

Elementy oznakowania powtarzające się w poszczególnych etapach zostaną wykonane tylko raz, natomiast oznakowanie pionowe, które jedynie zmieni lokalizację, a jest już na placu budowy podlegać będzie przesunięciu w miejsce wskazane na projekcie.

Oznakowanie pionowe, poziome oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu należy wykonać zgodnie z załącznikami 1, 2, 3, 4 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 2311 z późn. zm.).

Podstawowe zalecenia:

- wielkości znaków – średnie,
- umieszczenie znaków w odległości 0,5-2,0 m od krawędzi,
- wysokość umieszczenia znaków – 2,0 m,
- znaki umieszczane na słupkach,
- zaprojektowane znaki powinny być wykonane z folii odblaskowej typu 2 dla wszystkich znaków,
- znaki nakazu zgodnie z prowadzonymi relacjami.

Podczas demontażu istniejących znaków, konstrukcji nośnych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu należy ograniczyć do minimum uszkodzenia elementów przydatnych do ponownego wykorzystania. Zdemontowane znaki i pozostałe elementy należy przetransportować w sposób nie powodujący uszkodzeń do miejsca wskazanego przez Inspektora Nadzoru.

Lokalizacja oznakowania winna zostać wybrana w terenie w sposób umożliwiający jego najlepszą możliwą widoczność. W przypadku zasłaniania znaku przez gałęzie drzew, należało będzie przyciąć odpowiednio koronę drzewa.

Po wykonaniu prac oznakowanie docelowe musi stanowić przedmiot oddzielnego odbioru branżowego z udziałem inspektora nadzoru, przedstawiciela właściwej rzeczowo Komendy Miejskiej Policji w Piekarach Śląskich oraz organu zarządzającego ruchem i Inwestora.