

Projekt

czasowej organizacji ruchu

dla oznakowania robót na czas budowy Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej.

Zadanie 1: węzeł Chwaszczyno (bez węzła) - węzeł Żukowo (bez węzła)

przebudowa drogi wojewódzkiej nr 218:

- naprawa nawierzchni,*
- wykonanie nawierzchni asfaltem twardolanym na obiekcie,*
- układanie warstwy ścieralnej,*
- wykonanie nawierzchni zatok autobusowych*

Projekt nr OMT.1/28/24

PROJEKTANT:

Grzegorz Graban

Gdańsk, maj 2024

UZGODNIENIA I ZATWIERDZENIA

*Projekt nr OMT.1/28/24
oznakowanie czasowe*

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Opis organizacji ruchu.

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. Mapa sytuacji.
2. Rysunki nr 1a, 1b – schemat oznakowania robót dla przebudowy drogi wojewódzkiej nr 218 – naprawa nawierzchni.
3. Rysunki nr 2a, 2b – schemat oznakowania robót dla przebudowy drogi wojewódzkiej nr 218 – wykonanie nawierzchni asfaltem twarzdolanym na obiekcie.
4. Rysunki nr 3a, 3b – schemat oznakowania robót dla przebudowy drogi wojewódzkiej nr 218 – wykonanie warstwy ścieralnej.
5. Rysunki nr 4a.1, 4a.2 – schemat oznakowania robót dla przebudowy drogi wojewódzkiej nr 218 – wykonanie nawierzchni zatoki autobusowej (kierunek Gdańsk).
6. Rysunki nr 4b.1, 4b.2 – schemat oznakowania robót dla przebudowy drogi wojewódzkiej nr 218 – wykonanie nawierzchni zatoki autobusowej (kierunek Chwaszczyno).

OPIS ORGANIZACJI RUCHU

I. PODSTAWA

Projekt organizacji ruchu wykonano na podstawie:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz.U. z 2022 r., poz. 988)
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych z dnia 31 lipca 2002 r. (tekst jednolity Dz.U. z 2019 r., poz. 2310 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (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 na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (tekst jednolity Dz.U. z 2017 r. poz. 784)
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. 2022 poz. 1783)

II. CEL

Celem wprowadzenia zmian w organizacji ruchu drogowego jest oznakowanie robót w ramach realizacji zadania: Budowa Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej, zadanie 1: węzeł Chwaszczyno (bez węzła) - węzeł Żukowo (bez węzła).

III. STAN ISTNIEJĄCY

Cała inwestycja zlokalizowana jest w województwie pomorskim w powiecie kartuskim, na obszarze gminy Żukowo.

Droga wojewódzka nr 218 (ulica Oliwska) – droga bitumiczna o szerokości 6m z obustronnymi gruntowymi poboczeniami, w rejonie skrzyżowania zlokalizowane są przystanki autobusowe i chodnik dla pieszych.

Droga gminna (ul. Droga Kaszubska) - droga z płyt Yomb, o szerokości 5,3m z obustronnym poboczem gruntowym. W rejonie skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 218 droga ma nawierzchnię bitumiczną.

IV. CHARAKTERYSTYKA RUCHU I OPIS ZAGROŻEŃ

Natężenie ruchu według Generalnego Pomiaru Ruchu z 2020/21 wynosi:

Droga wojewódzka nr 218 – 15236 poj./dobę

Ulica Droga Kaszubska – brak danych.

Prace prowadzone w ramach tego projektu nie będą powodować innych zagrożeń w ruchu niż te występujące przy obecnym stanie.

Wśród możliwych zagrożeń są:

- potrącenie pieszego (pracownika Wykonawcy lub osoby trzeciej).
- zderzenie z pojazdem

V. STAN PROJEKTOWANY

W ramach budowy Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej, zadanie 2 przewiduje się wykonanie w szczególności następujących zasadniczych robót budowlanych:

- budowę dwujezdniowego odcinka drogi ekspresowej o długości około 16,2 km
- budowę węzła drogowego „Miszewo”
- budowę obwodu utrzymania drogi OD „Miszewo”
- budowę dróg lokalnych, dojazdowych i zjazdów z tych dróg do obsługi terenu przyległego do drogi ekspresowej
- budowę wiaduktów drogowych w miejscach krzyżowania się drogi ekspresowej z innymi drogami publicznymi
- budowę mostów nad rzekami,
- budowę przejazdów awaryjnych oraz wjazdów awaryjnych na drogę ekspresową,
- budowę przejść dla zwierząt,
- budowę i przebudowę sieci wodociągowej,
- budowę i przebudowę sieci sanitarnej,
- budowę i przebudowę kanalizacji deszczowej,
- budowę i przebudowę sieci elektroenergetycznych niskiego, średniego i najwyższego napięcia,
- budowa oświetlenia drogowego,
- budowa i przebudowa sieci telekomunikacyjnych,
- przebudowa urządzeń melioracyjnych,
- nasadzenia zieleni,
- budowę ekranów akustycznych,
- budowę zbiorników retencyjnych,
- budowę urządzeń organizacji i bezpieczeństwa ruchu,
- budowę ogrodzenia.

Droga ekspresowa

Na przedmiotowym odcinku droga OMT będzie mieć następujące parametry techniczne:

- klasa techniczna - S (ekspresowa)
- prędkość projektowa - Vp – 120 km/h
- kategoria ruchu - KR6 (nawierzchnia podatna)
- obciążenie - 115 kN/oś
- skrajnia pionowa - 5,00 m
- jezdnie - 2 jezdnie, każda po 2 pasy ruchu
- szerokość jezdni - 7,00 m
- pas ruchu - 3,5 m
- pas awaryjny - 2,50 m
- pobocze gruntowe - 2x0,75 m lub większa jeżeli zachodzi potrzeba lokalizacji urządzeń BRD oraz ochrony środowiska

- pochylenie poprzeczne jezdni - 2,5%
- pas dzielący wraz z opaskami - min. 12,00 m (rezerwa pod 3 pas ruchu).
- Opaski - 0,5 m

Istniejące drogi poprzeczne, które powinny zachować ciągłość na przecięciu z drogą ekspresową zostaną rozwiązane przy wykorzystaniu projektowanych obiektów inżynierskich. Zakres rozbiórki i budowy dróg mieści się w liniach rozgraniczających drogi ekspresowej i liniach czasowego zajęcia na czas robót.

W ramach inwestycji przewidziano budowę dróg dojazdowych w większości o nawierzchni bitumicznej. W miejscach przejść dla zwierząt drogi dojazdowe mają nawierzchnię z mieszanki kruszyw.

Przewidziano budowę zjazdów do działek ewidencyjnych, które na skutek dokonanego podziału nie posiadają dostępu do drogi publicznej, a w stanie pierwotnym posiadały zjazd z drogi.

W miejscach gdzie z uwagi na ukształtowanie terenu dojazd od urzędzeń utwardzonym terenem na potrzeby utrzymania był utrudniony zaprojektowano drogi zapewniające dojazd do tych urzędzeń prowadzące z istniejącej lub projektowanej sieci dróg.

VI. OPIS ZMIAN W ORGANIZACJI RUCHU

W poniższym opracowaniu przedstawiono czasową organizację ruchu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 218 dla realizacji poniższych robót:

- naprawa zapadniętej jezdni wykonana będzie przy połówkowym zajęciu jezdni z wprowadzonym ruchem wahadłowym sterowanym sygnalizacją (rysunek 1a, 1b).
- wykonanie nawierzchni z asfaltu twardolanego na obiekcie realizowane będzie przy zajęciu połowy jezdni z wprowadzonym ruchem wahadłowym sterowanym sygnalizacją (rysunek 2a, 2b).
- układanie warstwy ścieralnej prowadzone będzie przy zajęciu połowy jezdni; na całej długości z ruchem wahadłowym sterowanym ręcznie (rysunek 3a, 3b). W tym etapie ręczne kierowanie ruchem odbywać się będzie do czasu, aż ułożona nawierzchnia bitumiczna zostanie odpowiednio zagęszczona, a jej temperatura spadnie do poziomu, który umożliwi poruszanie się pojazdów po nowej nawierzchni.
- wykonanie nawierzchni zatok autobusowych realizowane będzie przy zajęciu połowy jezdni z wprowadzonym ruchem wahadłowym sterowanym sygnalizacją (rysunek 4a.1, 4b.1) oraz przy wyłączeniu z użytkowania zatok autobusowych (rysunek 4a.2, 4b.2).

Oznakowanie robót znakami A-14, A-12b przy ograniczeniu prędkości do 40/km/h. Bezpośrednia strefa robót oznakowana będzie urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego (U-21a/b, U-26c, U-20b, U-20c).

Warunki techniczne oznakowania

- Znaki pionowe istniejące, kolidujące z tymczasowym oznakowaniem zostaną zasłonięte lub obrócone na czas obowiązywania tymczasowej organizacji ruchu.

- Zabezpieczenie i oznakowanie robót musi być dostosowane do utrudnień na drodze, a także zapewnić bezpieczeństwo uczestnikom ruchu oraz osobom wykonującym prace.
- Urządzenia bezpieczeństwa ruchu użyte do zabezpieczenia i oznakowania miejsca robót na drodze powinny być dobrze widoczne zarówno w dzień, jak i w nocy oraz utrzymane w należyтым stanie przez okres trwania robót.
- Konstrukcja stojaków użytych do mocowania urządzeń bezpieczeństwa ruchu muszą zapewniać ich stabilność.
- Wykonawca robót zapewni nadzór nad znakami i urządzeniami zabezpieczającymi, a w przypadku ich zniszczenia natychmiast wymieni i uzupełni.
- Tarcze znaków powinny być montowane do słupków w sposób wykluczający obrót tarczy wokół słupka.
- Osoby wykonujące czynności związane z robotami w pasie drogowym powinny być ubrane w odzież ostrzegawczą o barwie pomarańczowej lub żółtej, wyposażonej w elementy odblaskowe o barwie żółtej lub pomarańczowej.
- Ręczne kierowanie ruchem winno być przeprowadzone przez osoby przeszkolone w tym zakresie posiadające aktualne zaświadczenie o ukończeniu takiego szkolenia
- Pojazdy wykonujące czynności na drodze muszą wysyłać światło ostrzegawcze barwy pomarańczowej.
- Dbłość o stan techniczny tych urządzeń oraz znaków należy do obowiązków Wykonawcy robót.
- Po zakończeniu prac na odcinku wyłączonym z ruchu Wykonawca pozostawi pas drogowy w stanie umożliwiającym poruszanie się pojazdów i pieszych.

Szczegóły organizacji przedstawiają załączone rysunki.

VII. OZNAKOWANIE

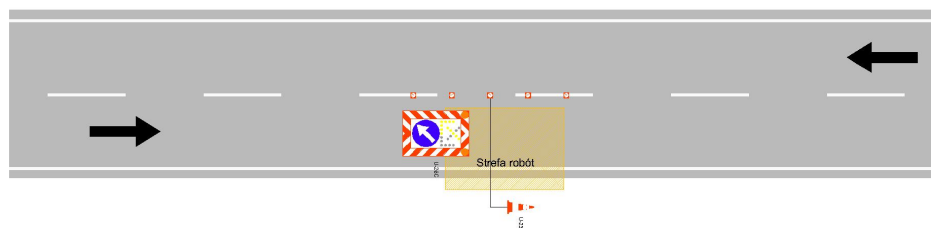
Oznakowanie zastosowane do tymczasowej organizacji ruchu – zgodnie z obowiązującym Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r.:

- drogi krajowe, wojewódzkie i powiatowe - znaki duże, z folii typ 2,
- drogi gminne - znaki średnie, z folii typ 2

VIII. MONTAŻ I DEMONTAŻ OZNAKOWANIA – SCHEMATY OZNAKOWANIA ROBÓT SZYBKOPOSTĘPUJĄCYCH

W celu wykonania montażu i demontażu oznakowania tymczasowego wykorzystywane będzie oznakowanie według schematów dla robót szybko postępujących:

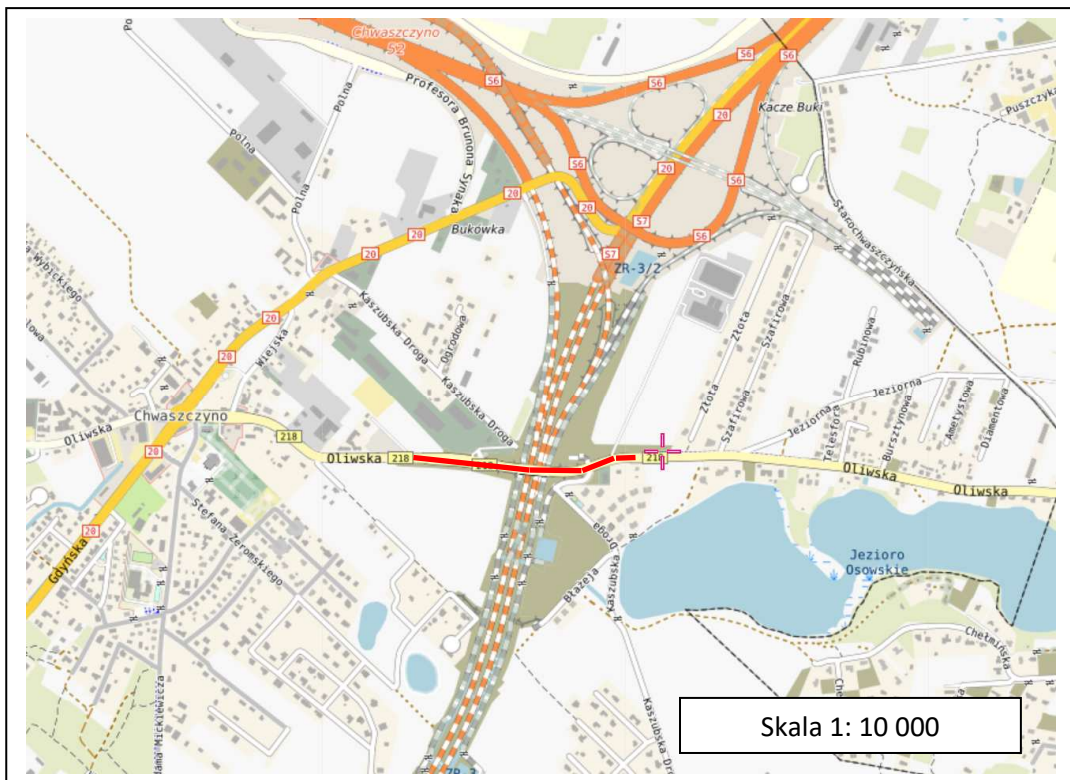
Schemat zabezpieczenia robót szybko postępujących droga dwukierunkowa



IX. TERMIN

Planowany termin wprowadzenia oznakowania: kilka dni w okresie 08.07.2024-30.06.2025

X. LOKALIZACJA



Sporządził:

Grzegorz Graban