

Projekt

czasowej organizacji ruchu

*dla oznakowania robót na czas rozbudowy drogi krajowej nr 22
na odcinku Zblewo – Starogard Gdański. Odcinek I: Zblewo - Sucumin*

ETAP 2

przebudowa drogi na odcinkach:

od km 306+791 do km 307+330

od km 308+950 do km 309+950

od km 310+950 do km 311+370

od km 312+150 do km 312+660

Projekt nr ZB-SC/04/24

PROJEKTANT:
Grzegorz Graban

Gdańsk, marzec 2024

UZGODNIENIA I ZATWIERDZENIA

*Projekt nr ZB-SC/04/24
oznakowanie czasowe*

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Opis organizacji ruchu.

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. Mapa sytuacji.
2. Rysunki nr 1a, 1b – schemat czasowej zmiany w organizacji ruchu w związku rozbudową drogi krajowej nr 22 na odcinku Zblewo – Starogard Gdański. Odcinek I: Zblewo - Sucumin – przebudowa drogi na odcinku od km 306+791 do km 307+330.
3. Rysunki nr 2a, 2b – schemat czasowej zmiany w organizacji ruchu w związku rozbudową drogi krajowej nr 22 na odcinku Zblewo – Starogard Gdański. Odcinek I: Zblewo - Sucumin – przebudowa drogi na odcinku od km 308+950 do km 309+950.
4. Rysunki nr 3a, 3b – schemat czasowej zmiany w organizacji ruchu w związku rozbudową drogi krajowej nr 22 na odcinku Zblewo – Starogard Gdański. Odcinek I: Zblewo - Sucumin – przebudowa drogi na odcinku od km 310+950 do km 311+370.
5. Rysunki nr 4a, 4b – schemat czasowej zmiany w organizacji ruchu w związku rozbudową drogi krajowej nr 22 na odcinku Zblewo – Starogard Gdański. Odcinek I: Zblewo - Sucumin – przebudowa drogi na odcinku od km 312+150 do km 312+660.

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)
- Zarządzenie nr 18 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 26.07.2022 w sprawie typowych schematów oznakowania robót oraz pomiarów diagnostycznych prowadzonych w pasie drogowym.
- 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 związanych z przebudową drogi krajowej nr 22 w ramach realizacji rozbudowy drogi krajowej nr 22 na odcinku Zblewo – Starogard Gdański. Odcinek I: Zblewo – Sucumin.

III. STAN ISTNIEJĄCY

Całe zamierzenie inwestycyjne zlokalizowane jest w województwie pomorskim, w powiecie starogardzkim, na obszarze gmin wiejskich: Zblewo i Starogard Gdański. Początek projektowanego odcinka znajduje się za skrzyżowaniem drogi krajowej z drogą wojewódzką nr 214 w Zblewie, a koniec odcinka znajduje się przed miejscowością Sucumin. W zakres inwestycji wchodzi również projektowana na całej długości drogi krajowej nr 22 ścieżka pieszo – rowerowa.

Droga krajowa nr 22 na odcinku Zblewo – Starogard Gdański przebiega w południowej części województwa pomorskiego, na terenie Kociewia. Projektowany odcinek drogi stanowi część drogi krajowej nr 22 prowadzącej od przejścia granicznego z Niemcami w Kostrzynie do przejścia granicznego z Rosją w Grzechotkach. Jest to leżący na terenie Polski odcinek drogi łączącej Berlin z Królewcem. Na terenie Polski największymi miastami które łączy droga krajowa nr 22 jest Gorzów Wielkopolski i Elbląg. Trasa biegnie niemal na całej długości w śladzie traktu komunikacyjnego istniejącego już w średniowieczu.

Na odcinku podlegającym rozbudowie droga przebiega przez obszar powiatu starogardzkiego, na terenie gmin wiejskich: Zblewo i Starogard Gdański. Zgodnie z geograficznym usytuowaniem droga biegnie na całym projektowanym odcinku w kierunku północno - wschodnim.

Istniejąca droga krajowa nr 22 na przedmiotowym odcinku przebiega przez następujące miejscowości lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie:

- Zblewo (obszar zabudowany - od km 306+793 do km 307+800),
- Miradowo (od km 309+100 do km 310+000),

Droga krajowa nr 22 na odcinku objętym zakresem opracowania ma przekrój jednojezdniowy o nieznacznej zmienności szerokości jezdni. Na odcinkach poza terenami zabudowanymi oraz na obszarach zabudowanych szerokość nawierzchni drogi wynosi ok 9.0m. Nawierzchnia za pomocą oznakowania poziomego jest podzielona na dwa pasy ruchu szerokości 3.5m każdy i obustronne utwardzone pobocza szerokości 1 m. Na całym odcinku występuje przekrój drogowy a elementy przekroju ulicznego (krawężniki, chodnik, kanalizacja deszczowa) występują jedynie w miejscowości Zblewo.

Istniejące przystanki autobusowe najczęściej pozbawione są zatok autobusowych. Wyjątkiem są przystanki na terenie Zblewa gdzie występują zatoki. W pozostałych lokalizacjach występuje jedynie oznakowanie pionowe przystanku i niekiedy wiata autobusowa. Zatrzymywanie autobusów w tych miejscach odbywa się najczęściej na poboczu gruntowym drogi krajowej. Chodniki wzdłuż drogi znajdują się w Zblewie. Niemal na całym projektowanym odcinku drogi po obu stronach występują rowy drogowe. Pobocza wzdłuż drogi mają szerokość zmienną i niemal zawsze ich stan umożliwia częściowo wykorzystanie zgodne z przeznaczeniem – piesi mogą poruszać się po ich powierzchni ale rowerzyści raczej z nich korzystać nie będą. Pobocza porasta bowiem trawa, która skutecznie „zapobiega” użytkowaniu pobocza przez rowerzystów.

Bariery ochronne zabezpieczają najbardziej niebezpieczne miejsca lecz często nie spełniają już wymaganych obecnie standardów. Droga jest oświetlona w obszarach miejscowości Zblewo, i Miradowo.

Większość skrzyżowań na omawianym odcinku to skrzyżowania zwykłe bez wydzielonych dodatkowych pasów ruchu dla pojazdów skręcających. Część skrzyżowań (m. Zblewo) posiada wydzielone lewoskręty z ich osłoną w postaci wysp separujących kierunki ruchu. Dla odmiany część skrzyżowań posiada charakter zjazdów i to z nawierzchnią gruntową dróg bocznych.

Szerokość istniejącego pasa drogi krajowej nr 22 wynosi od kilkunastu do ponad 30 metrów.

Istniejąca nawierzchnia drogi krajowej nr 22, na odcinku Zblewo – Sucumin ma następującą nawierzchnię:

- od km 306+793 do km 308+110 - nawierzchnia betonowa przykryta cienką warstwą mieszanek mineralno-asfaltowych na gorąco.
- od km 308+110 do km 310+600 - nawierzchnia betonowa.
- d km 310+600 do km 312+660 - nawierzchnia bitumiczna.

IV. CHARAKTERYSTYKA RUCHU I OPIS ZAGROŻEŃ

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

Droga krajowa nr 22 – 14062 poj./dobę

Droga wojewódzka nr 214:

- Nowa Kiszewa – Zblewo – 5285 poj./dobę
- Zblewo – Skórcz – 3466 poj./dobę

Pozostałe drogi – brak dokładnych 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

Przebieg projektowanego odcinka drogi krajowej nr 22 w stosunku do stanu istniejącego nie ulegnie zmianie. Projekt przewiduje przede wszystkim doprowadzenie projektowanego odcinka drogi do parametrów drogi klasy GP, gruntowną przebudowę konstrukcji nawierzchni drogi krajowej nr 22 w celu podniesienia nośności konstrukcji nawierzchni jezdni do 115 kN/oś na całym projektowanym odcinku, korektę geometrii łuków poziomych i pionowych trasy, wydzielenie ruchu pieszego i rowerowego z jezdni poprzez budowę ścieżki pieszo – rowerowej na całej długości, budowę chodników, budowę przystanków autobusowych oraz kanału technologicznego. Przebudowane zostaną wszystkie skrzyżowania i zjazdy na projektowanym odcinku drogi oraz odwodnienie i oświetlenie drogi.

Przyjęta została zasada wyraźnego zróżnicowania przekroju drogi na obszarach zbudowanych oraz poza tymi obszarami. W sposób który umożliwi kierowcy jednoznaczny identyfikację odcinków drogi na których musi radykalnie ograniczyć prędkość. Droga przebiega przez jedną miejscowość oznaczoną jako obszar zabudowany: Zblewo. Wstanie projektowanym utrzymano oznaczenie obszaru zabudowanego jedynie na odcinku tej miejscowości. Na obszarze zabudowanym zaprojektowano drogę o przekroju jednojezdniowym, w krawężnikach, o szerokości pasów ruchu 3,5m. Na całym odcinku poza tą miejscowością droga przebiega poza obszarami o zwartej zabudowie, toteż droga będzie posiadała jednolity przekrój drogowy z pasami ruchu o szerokości 3,5m i obustronnymi opaskami szerokości 1,0m. Odwodnienie zaprojektowano w postaci rowów drogowych u podstawy korpusu drogowego na odcinkach poza obszarem zabudowanym oraz za pośrednictwem kanalizacji deszczowej na obszarze zabudowanym. W miejscach lokalizacji przystanków autobusowych zostaną wykonane zatoki autobusowe i perony autobusowe z miejscami pod wiaty autobusowe. Odwodnienie tych odcinków będzie się odbywało za pomocą wpustów deszczowych odprowadzających wody opadowe do kanalizacji deszczowej i dalej do rowów drogowych.

Zakres robót dla niniejszego projektu obejmuje:

- rozbudowę drogi krajowej nr 22 o łącznej długości ok. 5,9 km,
- rozbudowę skrzyżowań na przebudowywanym odcinku drogi,
- podniesienie nośności konstrukcji nawierzchni jezdni do 115 kN/oś,

- budowę ścieżki pieszo – rowerowej na całej długości rozbudowywanego odcinka drogi krajowej nr 22, wraz z budową miejsc odpoczynku i rekreacji rowerzystów,
- przebudowę/budowę chodników w rejonie skrzyżowań i na obszarach zabudowanych, budowę azyli i przejść dla pieszych,
- przebudowę istniejących oraz budowę nowych zatok autobusowych,
- wykonanie elementów uspokojenia ruchu drogowego,
- budowę przepustów pod zjazdami,
- przebudowę zjazdów,
- przebudowę systemu odwodnienia drogi,
- inne, niezbędne do prawidłowego funkcjonowania rozbudowywanego odcinka drogi krajowej nr 22.

VI. OPIS ZMIAN W ORGANIZACJI RUCHU

W projekcie zostały przedstawione remontowane odcinki drogi krajowej nr 22:

- od km 306+791 do km 307+330
- od km 308+950 do km 309+950
- od km 310+950 do km 311+370
- od km 312+150 do km 312+660

Prace realizowane będą połówkowo, ruch będzie sterowany za pomocą sygnalizacji świetlnej wahadłowej oraz ręcznego kierowania ruchem.

Wykonawca zapewni ręczne kierowanie ruchem w godz. 6-20 (w okresie 01.06-30.09) i w godz. 6-18 (w okresie 01.10-31.05) oraz na wypadek awarii sygnalizatorów.

Strefa robót wygradzona będzie urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego (wygradzenia poprzeczne – zapory drogowa U-20b, tablica prowadząca z punktami świetlnymi U-3d, U-21a/b ustawiane w odległości co 10m) oraz oznakowana zestawem znaków A-14, A-12b/c + ograniczenie prędkości do 50 km/h.

Każdy odcinek objęty wahadłem będzie oznakowany na każdym wlocie znakiem ostrzegawczym A-29. Przed sygnalizatorami zostaną wyznaczone linie warunkowego zatrzymania P-14 w odległości co najmniej 2m od sygnalizatorów znajdujących się obok jezdni. W okresie ręcznego kierowania ruchem zamiast znaków A-29 ustawione będą znaki A-30 z tabliczką „Ręczne kierowanie ruchem”.

W czasie trwania robót, Wykonawca zapewni dojazd i dojście do posesji, a w razie konieczności zamknięcia wjazdu z uwagi na prowadzone prace, powiadomi mieszkańców o utrudnieniu z minimalnym 7 dniowym wyprzedzeniem.

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 należywym 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

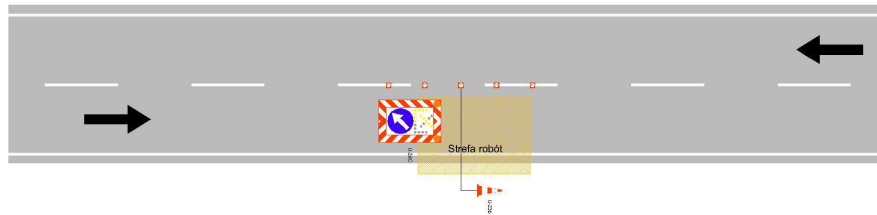
Oznakowanie zastosowane do tymczasowej organizacji ruchu – zgodnie z obowiązującym Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r.:

- 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 SZYBKOPSTĘPUJĄCYCH

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

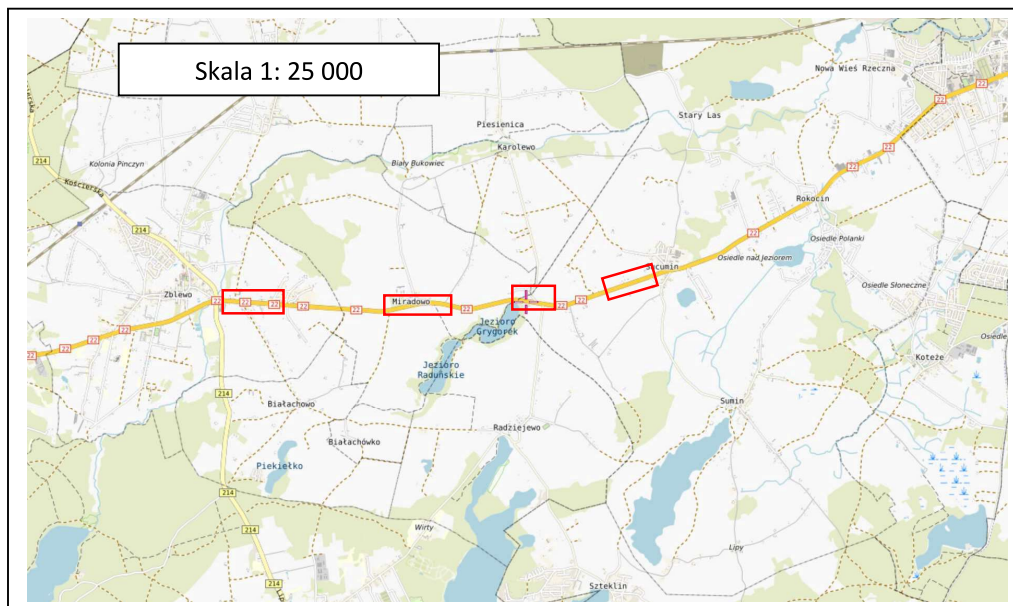
Schemat zabezpieczenia robót szybko postępujących droga dwukierunkowa



IX. TERMIN

Planowany termin wprowadzenia oznakowania czasowego: do 31.04.2024r.
Planowany termin wprowadzenia nowej, stałej organizacji ruchu: do 31.12.2025r.

X. LOKALIZACJA



Sporządził:

Grzegorz Graban