

KONCEPCJA PROJEKTU CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

**WYTYCZNE DO CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU- REMONT
OBIEKTU MOSTOWEGO W CIĄGU UL. TORUŃSKIEJ W GDAŃSKU.**

<i>Stadium:</i>	Koncepcja
<i>Tom/Branża:</i>	Inżynieria Ruchu.
<i>Nazwa zadania:</i>	„Modernizacja mostów w ciągu ul. Toruńskiej nad Starą i Nową Motławą wraz z modernizacją chodników i nawierzchni jezdni ul. Toruńskiej” – Etap 1: remont Mostu Popielnego.
<i>Adres obiektu:</i>	ul. Toruńska -Most Popielny.

Jednostka projektowa:



PRACOWNIA PROJEKTOWA MiD Sp. z o.o.
ul. Czesława Miłosza 17
80-126 Gdańsk

PROJEKTANT:	mgr inż. Michał Strzelczyk
--------------------	----------------------------

Gdańsk, 02.2025 r.

SPIS TREŚCI

1	WSTĘP	3
1.1	Przedmiot opracowania	3
1.2	Podstawa opracowania.....	3
2	STAN ISTNIEJĄCY/ CHARAKTERYSTYKA DROGI	4
2.1	Lokalizacja	4
3	Założenia projektowe- czasowa organizacja ruchu drogowego.	5
3.1	Oznakowanie poziome.....	6
3.2	Oznakowanie pionowe	6
3.3	Utrudnienia i zagrożenia podczas prowadzonych prac.....	7
4	Termin wprowadzenia/ Zakończenia czasowej organizacji ruchu	8
5	Uwagi Końcowe	8
6	Załączniki	8

1 WSTĘP

1.1 Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowanie jest koncepcja projektu czasowej organizacji ruchu drogowego wraz z wskazaniem wytycznych dla zakresu prac obejmujących remont obiektu mostowego w ciągu ul. Toruńskiej w Gdańsku (Most Popielny).

Celem niniejszej koncepcji jest przedstawienie w zakresie oznakowania robót w pasie drogowym ul. Toruńskiej wraz z wyznaczeniem objazdu na czas remontu ww. obiektu mostowego.

W ramach opracowania wykonano:

- plan sytuacyjny oznakowania,
- plan orientacyjny lokalizacji prac w skali 1:10000.

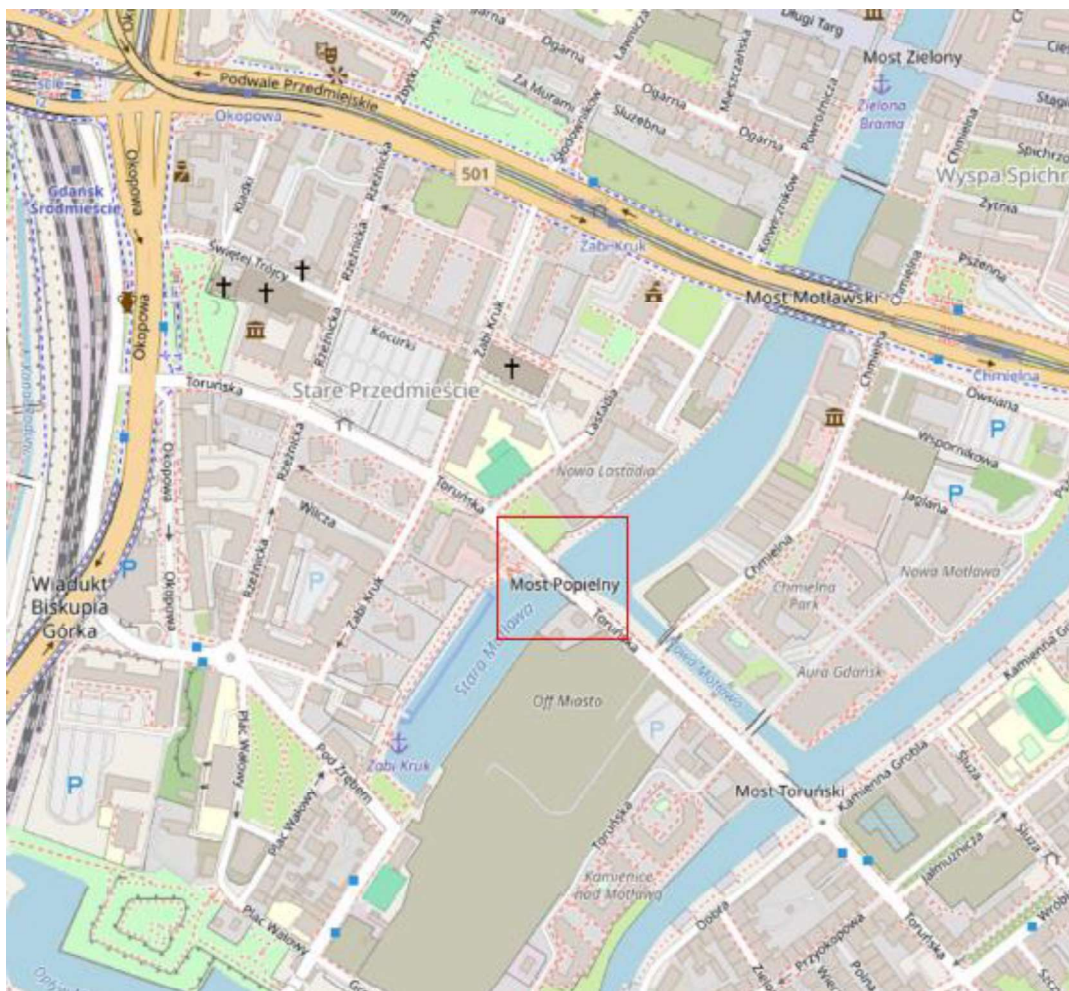
1.2 Podstawa opracowania

- Mapa do celów lokalizacyjnych;
- Materiały uzyskane od Inwestora;
- Projekt czasowej organizacji ruchu zostanie wykonany zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami:
 - Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2024 poz. 1251)
 - Obwieszczenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 24 marca 2017 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. 2017 poz. 784).
 - Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. 2019 poz. 2310).
 - 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 (Dz.U. 2019 poz. 2311 wraz z późniejszymi zmianami).
 - Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych poziomych i warunki ich umieszczania na drogach, Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych pionowych i warunki ich umieszczania na drogach, Szczegółowe warunki techniczne dla sygnałów drogowych i warunki ich umieszczania na drogach, Szczegółowe warunki techniczne dla urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach (załącznik do Dz.U. 2022 poz. 2377, wraz z późniejszymi zmianami).
 - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (załącznik do Dz.U. 2022 poz. 1518, wraz z późniejszymi zmianami).
 - Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 320)

2 STAN ISTNIEJĄCY/ CHARAKTERYSTYKA DROGI

2.1 Lokalizacja

Główne prace wykonywane będą w pasie drogowym ul. Toruńskiej w miejscowości Gdańsk. Ulica Toruńska zaliczana jest do kategorii dróg powiatowych.



Natężenie ruchu drogowego (pojazdów oraz pieszych) jest umiarkowane, niemniej jednak w godzinach szczytów komunikacyjnych znacznie zwiększone.

Parametry ul. Toruńskiej:

- kategoria drogi: powiatowa,
- przekrój uliczny - 1x2,
- rodzaj nawierzchni –bitumiczna
- szerokość nawierzchni jezdni ~ 9,2 m,
- w obrębie pasa drogowego ul. Toruńskiej występują chodniki po dwóch stronach jezdni.

3 Założenia projektowe- czasowa organizacja ruchu drogowego.

Przedmiotem niniejszego opracowania jest koncepcja wraz z przedstawieniem wytycznych projektu czasowej organizacji ruchu zabezpieczający uczestników ruchu drogowego oraz osoby wykonujące prace w pasie drogowym.

Projekt czasowej organizacji ruchu powinien uwzględniać:

- inwentaryzację istniejącej organizacji ruchu,
- analizę i koordynację oznakowania poziomego wraz z pionowym,
- rozwiązania w zakresie wprowadzenia czasowej organizacji ruchu,
- dostosowanie projektu do obecnie prowadzonych prac w rejonie inwestycji.

Główne wytyczne do projektu czasowej organizacji ruchu:

- Na czas realizacji prac projekt organizacji ruchu powinien uwzględniać zmiany w organizacji ruchu na ul. Toruńskiej.
- Czasowa organizacja ruchu powinna umożliwiać ruch pieszy w ciągu ul. Toruńskiej, z wykorzystaniem istniejącego obiektu mostowego lub tymczasowej kładki.
- W przypadku konieczności zamknięcia obiektu dla ruchu samochodowego, należy uzgodnić z Zarządem Transportu Miejskiego trasy objazdowe komunikacji miejskiej i ewentualne nowe lokalizacje przystanków komunikacji miejskiej a także uzgodnić z Gdańskim Zarządem Dróg i Zieleni alternatywny dojazd do okolicznych placów budowy realizowanych w okolicy.
- Projekt organizacji ruchu powinien zostać skoordynowany z zatwierdzoną organizacją ruchu dla prac drogowych realizowanych przez Invest Komfort oraz Gdańskich Wodociągów w ciągu ul. Toruńskiej w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji.
- Projekt organizacji ruchu winien obejmować zmiany na stacjonarnych tablicach TZT.
- Prace drogowe mogą być prowadzone w dowolnym okresie w ciągu roku kalendarzowego.
- Projekt czasowej organizacji ruchu zapewni możliwość dojazdu do wszystkich posesji.

Z uwagi na powyższe, teren prac musi zostać zabezpieczony, a oznakowanie robót prowadzonych w pasie drogowym powinno być dostosowane do występujących utrudnień, a także zapewniać bezpieczeństwo uczestnikom ruchu oraz osobom wykonującym prace. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu użyte do zabezpieczania i oznakowania miejsc robót na drodze powinny być widoczne oraz utrzymane w należyтым stanie przez okres trwania robót.

Prace prowadzone będą na odcinku wskazanym na Planie Orientacyjnym- Rysunek nr 0.

W celu zapewnienia bezpieczeństwa oraz poinformowania uczestników ruchu o możliwości pojawienia się utrudnień na drodze, w rejonie prac należy uwzględnić

wprowadzenie tymczasowego oznakowania pionowego oraz zastosowanie zapór drogowych oraz tablic prowadzących.

Osoby wykonujące czynności związane z robotami w pasie drogowym powinny być ubrane w odzież ostrzegawczą o barwie pomarańczowej lub żółtej i być wyposażone w elementy odblaskowe. Wykonawca robót zobowiązany jest utrzymać w należytym stanie wszystkie środki techniczne do oznakowania i zabezpieczenia ograniczeń w ruchu.

W przypadku wystąpienia konieczności ręcznego kierowania ruchem drogowym - należy wyznaczyć osoby odpowiedzialne za kierowanie ruchem. Osoby te powinny posiadać ważne zaświadczenie o ukończeniu szkolenia z zakresu czynności związanych z kierowaniem ruchem drogowym.

Zakończenie prac dotyczących przedmiotowego zadania należy rozpocząć od usunięcia zapór drogowych. Na końcu należy zdemontować zainstalowane oznakowanie pionowe. Powyższe czynności powinny być wykonane w najszybszym możliwym czasie przy zachowaniu maksymalnych środków bezpieczeństwa i tak, aby nie powodować utrudnień w ruchu zarówno pieszych jak również pojazdów.

3.1 Oznakowanie poziome

W lokalizacji prowadzenia prac występuje oznakowanie poziome. W przypadku konieczności wprowadzenia czasowego oznakowania poziomego związanego z koniecznością dostosowania oznakowania do sytuacji ruchowej i projektowej należy wskazać lokalizację, sposób i rodzaj oznakowania.

3.2 Oznakowanie pionowe

W celu poinformowania uczestników ruchu o prowadzonych pracach w pasie drogowym, należy wprowadzić znaki drogowe zgodnie z Rozporządzeniem.

Wszystkie lica instalowanych znaków drogowych muszą być wykonane w technologii folii odblaskowej II generacji oraz w grupie wielkości znaków dużych.

W projekcie czasowej organizacji ruchu należy uwzględnić:

Wykonanie oznakowanie pionowego

Wykonanie oznakowania pionowego powinno być zgodne z dokumentacją projektową.

Wysokość umieszczenia znaków, mierzona od poziomu pobocza lub chodnika do dolnej krawędzi znaku ustala się następująco:

- 2.2m przy występującym ruchu pieszym,
- 2.5m przy występowaniu ścieżki rowerowej lub ciągu pieszo-rowerowego
- 2.0m w pozostałych przypadkach.

Przy występującym ruchu pieszym, rowerowym konstrukcja nie może ograniczać skrajni dla chodnika lub ścieżki rowerowej. W takim przypadku należy przewidzieć zastosowanie konstrukcji wysięgnikowej.

Lokalizacja znaków w przekroju poprzecznym

Na odcinkach dróg z poboczami pionową krawędź znaku (wewnętrzna w stosunku do drogi) należy odsunąć na zewnątrz krawędzi korony drogi na odległość minimum 0,5m. W razie potrzeby należy usunąć gałęzie. Na odcinkach dróg z chodnikami lub przy braku widoczności znaku (np. drzewa zasłaniające znak) dopuszcza się odległość pionową krawędzi znaku od krawędzi pasa ruchu, pasa awaryjnego lub utwardzonego pobocza minimum 0,5 m.

Tolerancje ustawienia znaku pionowego

Konstrukcje wsporcze znaków kierunkowych powinny być wykonane zgodnie z dokumentacją projektową.

Dopuszczalne tolerancje ustawienia znaku:

- odchyłka od pionu, nie więcej niż $\pm 1^\circ$,
- odchyłka w wysokości umieszczenia znaku, nie więcej niż ± 2 cm,
- odchyłka w odległości ustawienia znaku od krawędzi jezdni utwardzonego pobocza lub pasa awaryjnego postoju, nie więcej niż ± 5 cm, przy zachowaniu minimalnej odległości umieszczenia znaku zgodnie ze „Szczegółowymi warunkami technicznymi dla znaków i sygnatów drogowych”.

Połączenie tarczy znaku z konstrukcją wsporcza

Tarcza znaku musi być zamocowana do konstrukcji wsporczej w sposób uniemożliwiający jej przesunięcie lub obrót. Materiał i sposób wykonania połączenia tarczy znaku z konstrukcją wsporcza musi umożliwiać, przy użyciu odpowiednich narzędzi, odłączenie tarczy znaku od tej konstrukcji przez cały okres użytkowania znaku. Na drogach i obszarach, na których występują częste przypadki dewastacji znaków, zaleca się stosowanie elementów złącznych o konstrukcji uniemożliwiającej lub znacznie utrudniającej ich rozłączenie przez osoby niepowołane. Tarcza znaku składanego musi wykazywać pełną integralność podczas najechania przez pojazd w każdych warunkach kolizji.

W szczególności - żaden z segmentów lub elementów tarczy nie może się od niej odłączać w sposób powodujący narażenie kogokolwiek na niebezpieczeństwo lub szkodę. Nie dopuszcza się zamocowania znaku do konstrukcji wsporczej w sposób wymagający bezpośredniego przeprowadzenia śrub mocujących przez lico znaku.

Urządzenia BRD

Urządzenia Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w postaci zapór drogowych, tablic kierujących należy wyposażyć w pulsujące sygnalizatory wczesnego ostrzegania w celu zwiększenia bezpieczeństwa uczestników ruchu podczas prowadzonych prac w porze nocnej (lub zabezpieczenia i pozostawienia terenu).

3.3 Utrudnienia i zagrożenia podczas prowadzonych prac

Natężenie ruchu pieszych w przedmiotowych lokalizacjach jest umiarkowane. Należy zastosować zapory drogowe U-20c w celu odgródzenia miejsca prac przed

niepowołanym wejściem pieszych na teren robót. Zapora drogowa U-20c informuje uczestników ruchu (pieszych), że wygradzone miejsce jest potencjalnie niebezpieczne ze względu na prowadzone roboty w pasie drogowym. Wygradzenie U-20c należy zastosować od strony chodników.

4 Termin wprowadzenia/ Zakończenia czasowej organizacji ruchu

Projekt czasowej organizacji ruchu powinien zawierać planowany termin wprowadzenia i zakończenia prac/danego etapu.

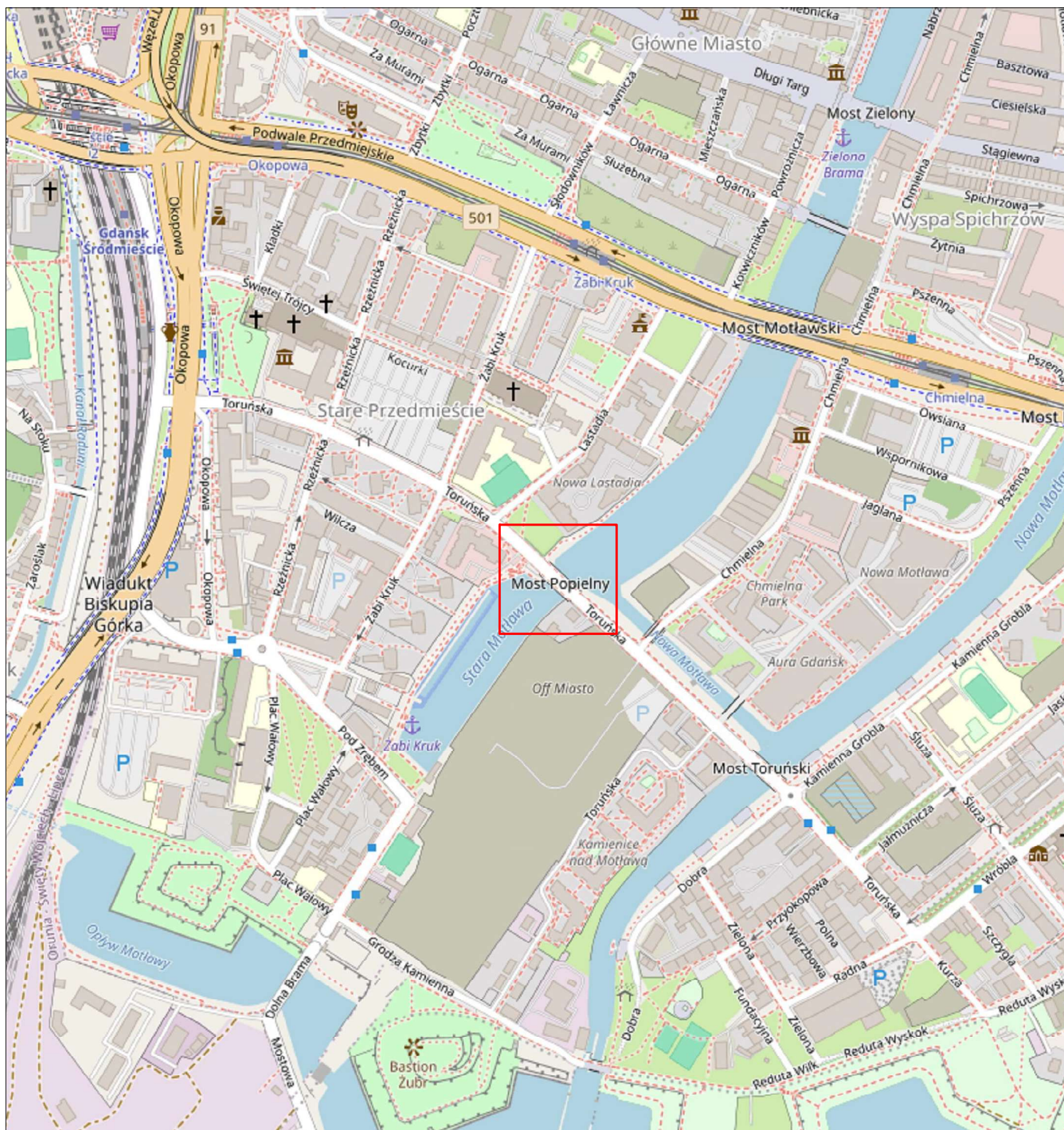
5 Uwagi Końcowe



W celu zwiększenia bezpieczeństwa, podczas wykonywania prac w porze nocnej na znakach tymczasowej organizacji ruchu/ zaporach/ tablicach kierunkowych stosować lampy ostrzegawcze U-35 koloru żółtego.

Wykonawca własnym staraniem i na własny koszt opracuje szczegółowy projekt zagospodarowania placu budowy z uwzględnieniem wykonania dróg technologicznych służących przeprowadzeniu ruchu pieszego.

6 Załączniki

- Plan orientacyjny.
- Plan sytuacyjny.



Jednostka projektowa:				PRACOWNIA PROJEKTOWA MID Sp. z o.o. ul. Czesława Miłosza 17 80-126 Gdańsk	
Nazwa zadania:		Koncepcja projektu czasowej organizacji ruchu			
Przedmiot rysunku: Plan Orientacyjny			Branża: INŻYNIERIA RUCHU DROGOWEGO		
Zadanie: Modernizacja mostów w ciągu ul. Toruńskiej nad Starą i Nową Motławą wraz z modernizacją chodników i nawierzchni jezdni ul. Toruńskiej			Stadium / Wersja COR / 1	Skala 1:10000	Nr rys. 0
Funkcja	Imię i Nazwisko			Data	Podpis
Projektant:	mgr inż. Michał Strzelczyk				
Sprawdzający					