

WSTĘP

1.1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Przedmiotowe opracowanie zostało wykonane na zlecenie Dyrekcji Rozbudowy Miasta Gdańska.

1.2. CEL I ZAKRES PRACY

Celem opracowania jest przedstawienie projektu tymczasowej organizacji ruchu na czas wyłączenia dla ruchu kołowego Mostu Popielnego w Gdańsku.

1.3. MATERIAŁY WYJŚCIOWE

Materiały wyjściowe wykorzystane do niniejszego opracowania:

- mapy w skali 1:500,
- projekt przebudowy,
- inwentaryzacja terenowa,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach (Dziennik Ustaw Nr 177 poz. 1729),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 03 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (dziennik Ustaw z dnia 23 grudnia 2003 roku Nr 220 poz. 2181).

2. STAN ISTNIEJĄCY

Ulica Toruńska:

- jezdnia dwukierunkowa, przekrój 1x2,
- szerokość jezdni zmienna ok. 7-10 m,
- nawierzchnia: bitumiczna oraz kamienna (kostka rzędowa),
- dopuszczalna prędkość 50 km/h,

- ruch pieszych odbywa się po obustronnych chodnikach,
- wysokie natężenie ruchu pojazdów – dane szczegółowe w odrębnym opracowaniu sygnalizacyjnym,
- po ulicy odbywa się ruch linii transportu zbiorowego – autobusy.

3. OPIS PROWADZONYCH ROBÓT:

Prace prowadzone na Moście Popielnym mają za zadanie przywrócenie jego parametrów technicznych w zakresie nośności oraz wykonanie naprawy wyeksploatowanej infrastruktury obiektu inżynierskiego.

Zasadniczo prace podzielono na 2 fazy robót, różniące się między sobą elementami zamknięcia najpierw północnego, a w kolejnym etapie południowego chodnika mostu. Powyższe jest niezbędne dla utrzymania ruchu pieszo-rowerowego po obiekcie z uwagi na zbyt dalekie i uciążliwe obejście zamykanego obiektu. Dla ruchu kołowego obiekt pozostanie zamknięty przez cały okres prowadzonych prac.

Zamknięcie obiektu wykonane zostanie z wykorzystaniem zapór drogowych typu U-20 ze znakami B-1 oraz światłami drogowymi stałymi o barwie czerwonej umieszczonymi na zaporze. Dodatkowo dla zabezpieczenia obiektu przed nieuprawnioną lub przypadkową próbą przejazdu czołowo ustawione zostaną zapory betonowe typu U-14b. Obszar roboczy należy wygrodzić za pomocą wygrodzenia systemowego – siatka w ramach stalowych umieszczonych na podstawach betonowych, zabezpieczona przed wywróceniem zastrzałami. Zapory rozmieścić w sposób pokazany na planie sytuacyjnym, tak aby możliwe było przekroczenie jezdni ul. Toruńskiej przez pieszych – dotyczy obu stron zamykanego obiektu. Od strony Węzła Toruńskiego wyznaczyć tymczasowe przejście z uwagi na dojazd pojazdów budowlanych obsługujących przebudowę mostu.

Z uwagi na znaczenie w układzie komunikacyjnym miasta ul. Toruńskiej niezbędne jest wskazanie dogodnych objazdów dla zamykanych relacji kołowych. Chodzi tu przede wszystkim o relacje związane z komunikacją z Dolnego Miasta (rejon ul. Łąkowej) w kierunku do ul. Okopowej oraz w relacji odwrotnej tj. z rejonu Węzła Toruńskiego do rejonu Dolnego Miasta. W tym celu zdecydowano o wytyczeniu objazdów z wykorzystaniem ulic Toruńskiej,

Wróblej, Łąkowej, Podwale Przedmiejskie i Okopowej. Sygnalizacje świetlne sterujące ruchem na wymienionym objeździe zostaną dostosowane do zakładanych natężeń ruchu – powyższe zagadnienie jest przedmiotem odrębnego opracowania sygnalizacyjnego.

Tablice drogowskazowe objazdowe typu F-9 kierujące na objazd umieszczone zostaną wraz ze znakami typu A-14 + D-4a/b/c + T-0 informującymi o prowadzonych pracach drogowych oraz drodze bez przejazdu wraz z podaniem odległości do zamkniętego miejsca.

Linie autobusowej komunikacji zbiorowej wykorzystywać będą istniejące i wyznaczone wcześniej przystanki, a wyznaczone trasy kursowania pokrywać się będą z trasą objazdu ogólnego.

Schemat oznakowania wraz z jego lokalizacją oraz elementami do usunięcia/unieważnienia pokazano w części graficznej opracowania.

Uwaga!!!

- Zastosowane znaki i sygnały drogowe powinny mieć kształt i wielkość znaków średnich i być wykonane z zastosowaniem folii odblaskowej II generacji, zgodnie Rozporządzeniem 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.
- Wprowadzona organizacja i zabezpieczenie robót winno być zrealizowane zgodnie z zatwierdzoną dokumentacją.
- Za całość oznakowania, jego wprowadzenie i utrzymanie oraz zabezpieczenia robót w trakcie ich realizacji odpowiedzialny jest Kierownik budowy.
- Na 7 dni przed wprowadzeniem organizacji ruchu należy zawiadomić:
 - organ zarządzający ruchem – Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym Urząd Miejski w Gdańsku mailem na adres:

bzrd-zawiadomienia@gdansk.gda.pl

- zarząd drogi – Gdański Zarząd Dróg i Zieleni mailem na adres:

gzdiz-zawiadomienia@gdansk.gda.pl

- Komenda Miejska Policji mailem na adres:

wrd.gdansk@gd.policja.gov.pl

4. OPIS UTRUDNIEŃ I ZAGROŻEŃ

Utrudnienia:

- Ograniczenia w poruszaniu się pojazdów i pieszych.
- Prognozowane znaczne kongestie – szczególnie na układzie ulic Łąkowa/Wróbla oraz Chmielna w związku z brakiem alternatywnego wyjazdu z obszaru Dolnego Miasta.

Zagrożenia:

- Niedostosowanie się użytkowników dróg do znaków i sygnałów drogowych.

5. TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU NA CZAS BUDOWY

Przewidywany termin wprowadzenia organizacji ruchu: III kwartał 2025 roku.

Przewidywany termin przywrócenia docelowej organizacji ruchu: IV kwartał 2025 roku.