

W dniu 18.07.2025 r. o godz. 15.00 wprowadzona została Tymczasowa Organizacja Ruchu (TOR) nr S6z5.9C/2025 — **Etap II**. Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt tymczasowej organizacji dla wykonania docelowego połączenia nowo wybudowanego węzła „Lębork Zachód” z istniejącą trasą drogi krajowej DK6. Projektowe rozwiązanie zakłada połączenie rozpatrywanego zjazdu z północnego ronda z drogą krajową w kierunku wschodnim łukiem, jako odcinek ciągły, a nie skrzyżowanie jak dotychczas. Do tego czasu konieczne będzie utrzymanie przejezdności po drodze krajowej nr 6 na relacji Szczecin - Gdańsk, po której w dalszym ciągu będzie odbywał się główny ruch. Realizację zadania podzielono na 2 etapy. Pierwszy obejmował będzie budowę od strony zachodniej połączenia DK6 z odnogą ul. Słupskiej, która obecnie jest nieprzejezdna, natomiast drugi wykonanie robót właściwych na istniejącej jezdni drogi krajowej.

Etap 1

Przewiązka z drogi krajowej na ul. Słupską zostanie wykonana jako nawierzchnia utwardzona bitumiczna o powierzchni ok. 140 m² pozwalająca na wyodrębnienie dwóch pasów ruchu o szerokości 4,2 m każdy z pasem buforowym o szerokości 1,0 m w celu poprawy przejezdności dla pojazdów ciężarowych.

Prace związane z jej budową będą mogły się odbywać od strony ul. Słupskiej w związku z czym zajęcie jezdni DK6 będzie minimalne i będzie wynikało z konieczności wykonania prac na styku obu nawierzchni.

Dojazdy do odcinka prac należy oznakować z obu kierunków DK6 znakami ostrzegawczymi A-12b/c i A-14 wraz ze światłami U-35. Dodatkowo na wysokości przewiązki wprowadza się zakaz wyprzedzania oraz ograniczenie prędkości do 70 km/h znakami B-25 i B-33 wraz z korektą oznakowania poziomego w osi jezdni zgodnie z rysunkami 2.1 i 2.2.

Etap 2

Prowadzenie robót związanych z wykonaniem docelowego połączenia węzła z istniejącym przebiegiem DK6 będzie można zrealizować po przełożeniu ruchu na ul. Słupską okalającą rozpatrywaną lokalizację.

Ruch z drogi krajowej zostanie skierowany na przewiązkę z wykorzystaniem separatorów U-25c i zapór U-3d ze światłami ostrzegawczymi oraz z zastosowaniem fali świetlnej. Dalej ruch w kierunku Gdańska będzie się odbywał po istniejącej nawierzchni odnogi ul. Słupskiej, na której na całej długości projektuje się oznakowanie poziome zarówno osiowe jak i krawędziowe. Jednocześnie na całej długości wprowadza się zakaz zatrzymywania oraz, poprzez zastosowanie linii krawędziowych, uniemożliwia się

parkowanie pojazdów, które do tej pory odbywało się zarówno na wyznaczonych miejscach postojowych, na zielonych terenach przyległych jak i na samej jezdni przy jej krawędzi.

Wyeliminowanie możliwości parkowania wzdłuż odcinka, na który będzie przełożony ruch z DK6 w znacznym stopniu ograniczy możliwość zaistnienia sytuacji niebezpiecznych w postaci włączania się pojazdów do ruchu w dowolnym miejscu.

Pozostawia się możliwość dojazdu do zakładów i przedsiębiorstw przyległych do ul. Słupskiej poprzez zaprojektowanie linii P-1e i P-7c w odpowiednich miejscach.

Dla powyższego skrzyżowania, w porach wzmożonego ruchu w i z kierunku centrum Łęborka (wlot podporządkowany) zakłada się możliwość wykorzystania ręcznego kierowania ruchem w celu jego usprawnienia i rozładowania powstających zatorów na wlocie. Z tego względu projektuje się dodatkowe znaki A-30 z tabliczkami „Ręczne kierowanie ruchem” na dojeździe do skrzyżowania z każdego z trzech kierunków. Rozwiązanie to jest jedynie opcją dodatkową uruchamianą w przypadkach jak powyżej.

Kolejną lokalizacją, na którym wprowadza się zmiany organizacji jest skrzyżowanie DK6 z ul. Słupską. Ze względu na zmianę głównej relacji oraz jego bardziej rozbudowany układ w porównaniu do poprzedniego skrzyżowania projektuje się tu rondo o średnicy zewnętrznej 25,0 m wpasowane między wyspy dzielące dochodzących wlotów.

Wewnętrzną średnicę wynoszącą 14,0 m należy oznaczyć linią poziomą P-7b, a dodatkowy pierścień wewnętrzny o średnicy 10,0 m wykonać z separatorów U-25c tworząc w ten sposób wyspę centralną tymczasowego ronda.

Separatory U-25c projektuje się również na zewnętrznym obrysie ronda określając nowe tory ruchu na wlotach i wylotach z ronda. Jest to niezbędne ze względu na to, że dojazdy do istniejącego skrzyżowania DK6 z ul. Słupską są dwu/trzypasowe, natomiast projektowane rozwiązanie zakłada po jednym pasie ruchu dla każdego wlotu i wylotu ronda. Istniejące jezdnie na dojazdach do tymczasowego ronda zostaną zredukowane do jednego pasa poprzez zastosowanie tablic kierujących U-21a/b na całych długościach jezdni o zwiększonej szerokości.

Uzupełnieniem zmiany oznakowania na ww. skrzyżowaniu będzie dezaktywacja obowiązującej sygnalizacji świetlnej, likwidacja znaków A-29 i tablic F-10 na dojazdach, a także oznakowanie ronda znakami A-7 i C-12 oraz wprowadzenie tablic E-1 i E-3 informujących o nowych kierunkach relacji na rondzie.

Dla rozpatrywanego rozwiązania konieczne będzie także dokonanie zmian na rondzie w północnej części węzła „Łębork Zachód”.

Zamknięty zostanie wlot od strony DK6, a ruch na relacji Lębork/ul. Małoszycka zostanie poprowadzony jedną z jezdni wlotu do ronda od strony nowobudowanej trasy S6. W tym celu Wykonawca przygotuje nawierzchnię utwardzoną bitumiczną pomiędzy łącznicą, a starym przebiegiem ul. Małoszyckiej. Prace z tym związane nie wymagają oznakowania z racji tego, że obecnie jest to teren niedostępny dla pojazdów postronnych.

Po sprowadzeniu ruchu z ronda na jezdnię łącznicy będzie on skierowany na tymczasową nawierzchnię utwardzoną z dwoma pasami ruchu po 4,0 m każdy, przy pomocy separatorów U-25c i zapór U-3d ze światłami ostrzegawczymi. Przejazd z łącznicy na stary przebieg ul. Małoszyckiej zostanie zabezpieczony tablicami U21a/b po obu jego stronach. Dodatkowo zostanie on oznakowany odpowiednio wcześniej znakami A-1 i A-2 oraz zostanie na nim wprowadzone ograniczenie prędkości do 30 km/h znakami B-33.

Planowany termin obowiązywania tymczasowej organizacji ruchu: do 31.10.2025r.

