



**GENERALNY DYREKTOR
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD**

Opole, 04-02-2022 r.

O/OP.Z-2.4081.303.2021.KG

Wydział Bezpieczeństwa Ruchu
Drogowego i Zarządzania ruchem
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych
i Autostrad Oddział w Opolu

**dot. katalogu typowych uproszczonych schematów organizacji ruchu dla dróg
administrowanych przez Oddział w Opolu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych
część III – odnowa oznakowania poziomego**

Na podstawie art. 10 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2020r., poz. 110) oraz na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. z 2017r., poz. 784)

zatwierdzam

projekt organizacji ruchu pn.: „Katalog typowych uproszczonych schematów organizacji ruchu dla dróg administrowanych przez Oddział w Opolu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych”, dla odnowy oznakowania poziomego, bez uwag.

Ww. stanowisko zostało uzgodnione Komendantem Wojewódzkim Policji w Opolu.

Realizujący organizację ruchu na podstawie zatwierdzonego projektu, zobowiązany jest do zawiadomienia tut. Oddziału, właściwego miejscowo Rejonu oraz Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu oraz innych zarządców dróg, których dotyczy organizacja ruchu o planowanym rozpoczęciu prac podając datę, czas i miejsce ich wykonywania, co najmniej na 24 godziny przed ich rozpoczęciem zgodnie z § 12 ust. 2 rozporządzenia MI z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz.U. z 2017r., poz. 784).

Dokument podpisany elektronicznie

*Z up. Generalnego Dyrektora Dróg
Krajowych i Autostrad*

Rafał Pydych
Dyrektor Oddziału

Otrzymują:

1. Rejon w Brzegu GDDKiA
2. Rejon w Kluczborku GDDKiA
3. Rejon w Nysie GDDKiA
4. Rejon w Opolu GDDKiA

Potwierdzam zgodność kopii wydruku z dokumentem elektronicznym:

Identyfikator dokumentu	45209.98832.114196
Nazwa dokumentu	Pismo zatwierdzające nr O.OP.Z-2.4081.303.2021.KG.pdf
Tytuł dokumentu	Pismo zatwierdzające nr O.OP.Z-2.4081.303.2021.KG
Sygnatura dokumentu	O/OP.Z-2.4081.303.2021
Data dokumentu	04.02.2022
Skrót dokumentu	3C6E40EDD162C26BAB9A33C14CE5BB40248C9C07
Wersja dokumentu	1.4
Data podpisu	04.02.2022 16:06:27
Podpisane przez	Rafał Pydych Dyrektor Oddziału
Rodzaj certyfikatu	Certyfikat kwalifikowany podpisu elektronicznego

EZD 3.104.37.37.37659

Data wydruku: 01.03.2022

Autor wydruku: Szałatkiewicz Justyna (p.o. Naczelnika Wydziału BRD i Zarządzania Ruchem)

KATALOG TYPOWYCH UPROSZCZONYCH SCHEMATÓW ORGANIZACJI RUCHU

dla dróg administrowanych przez Oddział w Opolu
Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad

Część III

Odnowa oznakowania poziomego

GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
ODDZIAŁ W OPOLU UL. NIEDZIAŁKOWSKIEGO 6

Zgodnie z art. 10 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2018 poz. 1990 ze zm.) oraz § 3 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. 2017 poz. 784)

1. Niniejszą organizację ruchu zatwierdzam w całości / w części

a) bez zmian

b) ze zmianami lub uwagami zawartymi w załączonym protokole / piśmie

Nr z dnia

2. Nr ewidencyjny projektu organizacji ruchu 359 / 20 21

3. Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu - 18 m-cy od daty zatwierdzenia

4. Termin ważności czasowej organizacji ruchu - 12 m-cy od daty zatwierdzenia

04 LUT 2022
data

GENERALNY DYREKTOR
Dróg Krajowych i Autostrad
z up.

[Podpis]
mgr inż. Rafał Rydych
Dyrektor Oddziału w Opolu

Katarzyna Głowania *[Podpis]*

Wydział Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Zarządzania Ruchem



SPIS TREŚCI

Wstęp	4
1. Odnowa oznakowania poziomego	4
1.1. Podstawy prawne	4
2. Wdrażanie organizacji ruchu na podstawie uproszczonych schematów - wymagania	4
2.1. Wizja w terenie	4
2.2. Wymagania względem oznakowania i urządzeń brd	5
2.3. Lokalizacja znaków	7
2.4. Wyposażenie pojazdów	8
2.5. Wymagane szerokości elementów pasa drogowego	9
2.6. Pozostałe wymagania	9
3. Sieć drogowa Oddziału w Opolu GDDKiA	9
4. Średni dobowy ruch roczny na sieci drogowej Oddziału w Opolu GDDKiA (wg GPR 2020/2021)	10
5. Opis występujących zagrożeń oraz utrudnień	12
5. Termin wprowadzenia organizacji ruchu	12
6. Schematy oznakowania:	13
Rys. 1a. Odnowa oznakowania poziomego w osi jezdni, droga o przekroju 1x2, obszar zabudowany	14
rys. 1b. Odnowa oznakowania poziomego, zajęcie pasa ruchu, droga o przekroju 1x2, obszar zabudowany	14
rys. 1c. Odnowa oznakowania poziomego, zajęcie pasa ruchu w obrębie skrzyżowania, droga o przekroju 1x2, obszar zabudowany	14
rys. 1d. Odnowa oznakowania poziomego, zajęcie pasa ruchu w obrębie skrzyżowania typu „T”, droga o przekroju 1x2, obszar zabudowany	14
rys. 2a. Odnowa oznakowania poziomego w osi jezdni, droga o przekroju 1x2, obszar niezabudowany	14
rys. 2b. Odnowa oznakowania poziomego, zajęcie pasa ruchu, droga o przekroju 1x2, obszar niezabudowany	14
rys. 2c. Odnowa oznakowania poziomego, zajęcie pasa ruchu w obrębie skrzyżowania, droga o przekroju 1x2, obszar niezabudowany	14
rys. 2d. Odnowa oznakowania poziomego, zajęcie pasa ruchu w obrębie skrzyżowania typu „T”, droga o przekroju 1x2, obszar niezabudowany	21
rys. 3a. Odnowa oznakowania poziomego, zajęcie prawego pasa ruchu, droga o przekroju 2x2, obszar zabudowany	22
rys. 3b. Odnowa oznakowania poziomego, zajęcie lewego pasa ruchu, droga o przekroju 2x2, obszar zabudowany	23
rys. 4a. Odnowa oznakowania poziomego, zajęcie prawego pasa ruchu, droga o przekroju 2x2, obszar niezabudowany	24
rys. 4b. Odnowa oznakowania poziomego, zajęcie lewego pasa ruchu, droga o przekroju 2x2, obszar niezabudowany	25
rys. 5a. Odnowa oznakowania poziomego, zajęcie pasa ruchu, droga o przekroju 2+1, obszar zabudowany	26

rys. 5b. Odnowa oznakowania poziomego, zajęcie pasa ruchu, droga o przekroju 2+1, obszar niezabudowany	27
rys. 6a. Odnowa oznakowania poziomego, pas awaryjny, autostrada o przekroju 2x2	28
rys. 6b. Odnowa oznakowania poziomego, zajęcie prawego pasa ruchu, autostrada o przekroju 2x2.....	29
rys. 6c. Odnowa oznakowania poziomego, zajęcie lewego pasa ruchu, autostrada o przekroju 2x2.....	30
rys. 7a. Odnowa oznakowania poziomego, zajęcie prawego pasa ruchu, autostrada, jezdnia z trzema pasami ruchu	31
rys. 7b. Odnowa oznakowania poziomego, zajęcie lewego pasa ruchu, autostrada, jezdnia z trzema pasami ruchu	32
rys. 7c. Odnowa oznakowania poziomego, zajęcie środkowego pasa ruchu, autostrada, jezdnia z trzema pasami ruchu.....	33

WSTĘP

Katalog uproszczonych schematów został sporządzony na potrzeby jednostek zewnętrznych świadczących usługi dla Oddziału GDDKiA w Opolu w zakresie odnowy oznakowania poziomego.

1. ODNOWA OZNAKOWANIA POZIOMEGO

Odnowa oznakowania poziomego to podtyp robót szybko postępujących, czyli robót drogowych, podczas których oznakowanie robót przemieszcza się wraz z postępowaniem prac. Maksymalny odcinek drogi objęty robotami (utrudnieniem) to:

- 5000 m – w przypadku autostrady;
- 3000 m – dla dróg o przekroju 2x2, 2+1 (odcinki w obszarze zabudowanym i poza obszarem zabudowanym);
- 2000 m – dla dróg o przekroju 1x2 (odcinki w obszarze zabudowanym i poza obszarem zabudowanym).

1.1. PODSTAWY PRAWNE

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U z 2021 r., poz. 450).
- 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. z 2021 r., poz. 2066).
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r., poz. 2310).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2017 r., poz. 784).
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r., w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r., poz. 124).
- Zarządzenie nr 52 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 23 grudnia 2020 r.

2. WDRAŻANIE ORGANIZACJI RUCHU NA PODSTAWIE UPROSZCZONYCH SCHEMATÓW - WYMAGANIA

2.1. WIZJA W TERENIE

Wprowadzenie organizacji ruchu na podstawie uproszczonych schematów wiąże się każdorazowo z analizą warunków lokalnych na odcinku objętym utrudnieniem. Przedstawiona na poszczególnych schematach organizacja ruchu zakłada sytuację typową, nieuwzględniającą m.in. geometrii jezdni oraz istniejącego oznakowania. Dlatego przed

przystąpieniem do wyniesienia przedmiotowej organizacji ruchu należy dokonać wizji w terenie mającej na celu weryfikację znaków wynikających ze stałej organizacji ruchu: np. istniejące ograniczenie prędkości.

Oznakowanie istniejące, kolidujące z oznakowaniem projektowanym na czas robót, należy bezwzględnie każdorazowo zasłaniać w sposób nie powodujący uszkodzenia lica znaku.

2.2. WYMAGANIA WZGLĘDEM OZNAKOWANIA I URZĄDZEŃ BRD

Przy oznakowaniu robót prowadzonych w pasie drogowym stosuje się znaki o jedną grupę wielkości wyższą niż stosowane na danym odcinku drogi. W przypadku dróg krajowych należy stosować znaki wielkości dużej, z wyjątkiem robót prowadzonych w pasie drogowym autostrad, gdzie należy stosować znaki wielkie.

Rodzaj drogi (przekrój, prędkość, obszar)	Wielkość znaków wyniesionych w terenie	Wielkość znaków stosowanych przy oznakowaniu robót
Autostrada	Znaki wielkie	Znaki wielkie
Drogi dwujezdniowe poza obszarem zabudowanym	Znaki duże	Znaki wielkie
Drogi dwujezdniowe w obszarze zabudowanym, na których dopuszczalna prędkość jest większa niż 60 km/h,	Znaki duże	Znaki wielkie
Łącznice i jezdnie inne niż jezdnie główne autostrad	Znaki średnie	Znaki duże
Drogi dwujezdniowe w obszarze zabudowanym, na których dopuszczalna prędkość jest mniejsza lub równa 60 km/h	Znaki średnie	Znaki duże
Jednojezdniowe drogi krajowe i wojewódzkie	Znaki średnie	Znaki duże
Drogi powiatowe	Znaki średnie	Znaki duże
Drogi gminne	Znaki małe	Znaki średnie

Do wykonywania lic znaków stosowanych do oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym stosuje się folię odblaskową typu 2 lub folię pryzmatyczną. Nie dopuszcza się stosowania znaków posiadających ślady zużycia takie jak: zabrudzenia, zarysowania folii, wyblakłe barwy, wygięte tarcze.

W urządzeniach bezpieczeństwa ruchu, z którymi mogą stykać się piesi, ze względów bezpieczeństwa należy wyeliminować możliwość skaleczeń lub innych obrażeń ciała poprzez zaokrąglenie promieniem $R_{min.} = 2,5$ mm ostrych krawędzi urządzeń, które mogą znaleźć się w bezpośrednim kontakcie z ciałem pieszego. Lica urządzeń bezpieczeństwa ruchu (zapory drogowe, tablice kierujące i prowadzące – od strony ruchu pieszych lub pojazdów) powinny być odblaskowe. Odblaskowość urządzeń powinna być nie mniejsza niż odblaskowość znaków drogowych pionowych zastosowanych na danym odcinku drogi. Konstrukcje wsporcze urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego powinny być stabilne i nie powodować zagrożenia dla uczestników ruchu.

Dopuszcza się stosowanie przyczep wyposażonych w tablice lub znaki zmiennej treści zamiast znaków konwencjonalnych, o ile urządzenie te posiada niezbędną ocenę

techniczną wystawioną w kraju producenta przez akredytowaną jednostką badawczą uznaną w UE.

Światła ostrzegawcze koloru żółtego U-35 winny świecić całą dobę. Światła winne posiadać soczewki o średnicy 200 mm oraz nadawać sygnał z częstotliwością 30+/- 5 błysków na minutę.

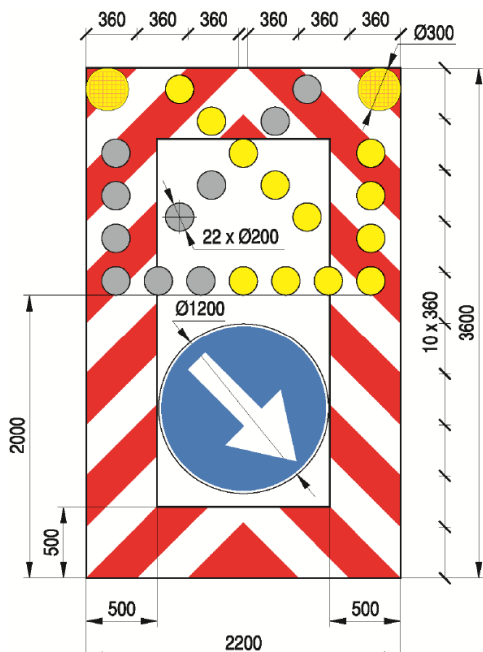
Przedstawione w projekcie tablice wcześniej ostrzegające U-27 winne zostać wykonane zgodnie z punktem 10.11 załącznika nr 4 do rozporządzenia¹ oraz posiadać lampy wczesnego ostrzegania o średnicy 300mm nadające sygnał świetlny w postaci błysków z częstotliwością 30+/-5 błysków na minutę. Czas trwania błysku i natężenie światła powinny być dobrane w taki sposób, aby sygnał był widoczny z odległości 1000 m zarówno w dzień jak i w nocy.

Tablica zamykająca duża U-26a służąca do zamykania pasa ruchu winna być wykonana zgodnie z punktem 11.9. załącznika nr 4 do rozporządzenia². Na tablicy instaluje się strzały świetlne wykonane z lamp ostrzegawczych, nadające sygnały nakazu opuszczenia pasa ruchu zgodnie ze znakiem nakazu. W górnej części tablicy znajdują się dwie lampy wczesnego ostrzegania o średnicy soczewek 300 mm. Migający sygnał ostrzegawczy w kształcie żółtej strzały skierowanej odpowiednio do znaku nakazu powinien być nadawany z częstotliwością 2+/-0,25 Hz, przy czym czas wyświetlania sygnału do czasu braku sygnału powinien być jak 0,6 : 0,4.

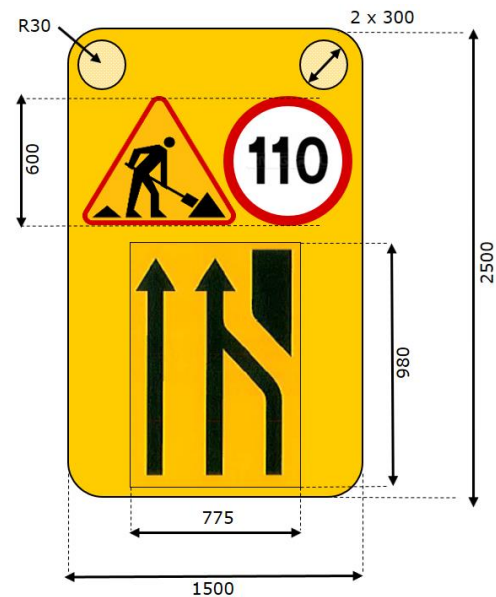
Lampy wczesnego ostrzegania o średnicy 300 mm, umieszczone w górnych narożach tablic, powinny nadawać jednocześnie sygnał świetlny w postaci błysków z częstotliwością 30 +/- 5 błysków na minutę, a czas trwania błysku i natężenie światła tak dobrane, aby sygnał był widoczny zarówno w dzień jak i w nocy z odległości 1000 m.

¹ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

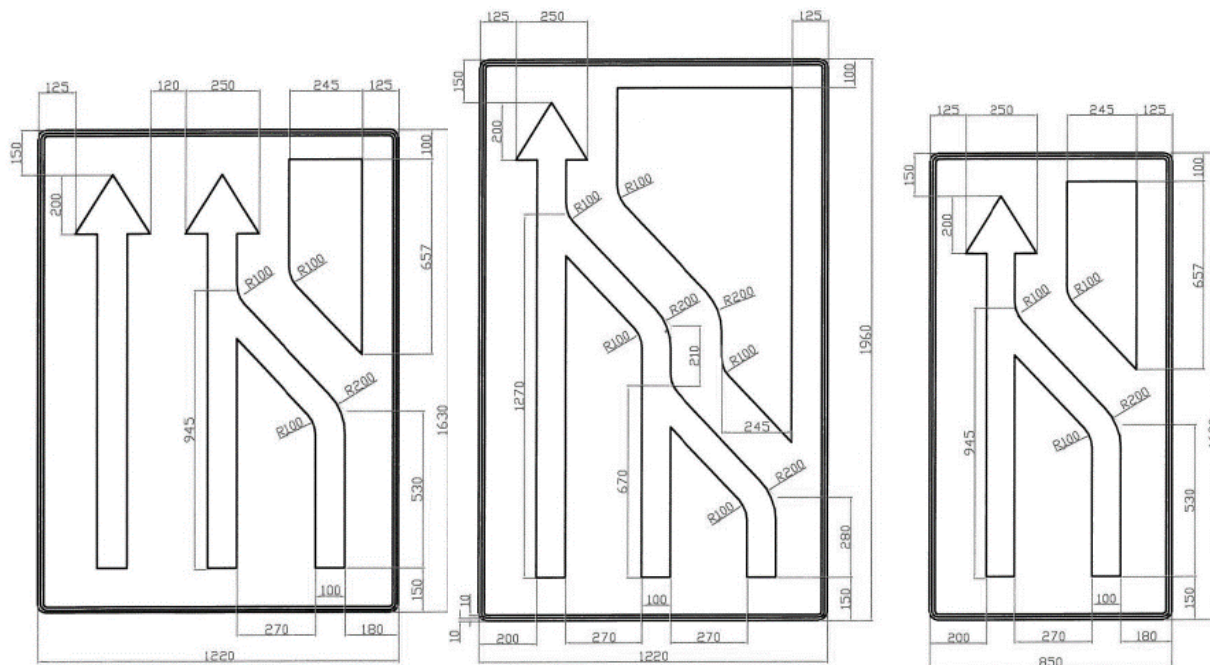
² Tamże,



Wzór tablicy zamykającej U-26a



Wzór tablicy wcześnie ostrzegającej U-27



Konstrukcje tablic typu F-21 do redukcji pasów ruchu

2.3. LOKALIZACJA ZNAKÓW

Lokalizacja znaków wdrażanych na czas prowadzenia robót winna być zgodna z punktem 1.5. załącznika nr 1 do rozporządzenia³. Znaki na drogach z poboczem należy umieszczać tak, aby odległość znaku od krawędzi korony drogi była nie mniejsza niż 0,5 m. W przypadku gdy warunki terenowe nie pozwalają na umieszczenie znaku poza koroną drogi, znak powinien być umieszczony:

- a. na drogach z poboczami gruntowymi – na poboczu w odległości nie mniejszej niż 0,5 m od krawędzi jezdni;

³ Tamże,

- b. na drogach z pobocznymi o nawierzchni twardej (z pasami awaryjnego postoju) – w odległości nie mniejszej niż 0,50 m od krawędzi pobocza bitumicznego.

Znaki w pasie dzielącym jezdni dróg dwujezdniowych umieszcza się w odległości nie mniejszej niż 0,5 m od zewnętrznej krawędzi opaski. Jeżeli znak po lewej stronie jezdni jest powtórzeniem znaku umieszczonego po prawej stronie, to powinien znajdować się w tym samym przekroju poprzecznym drogi.

Na drodze dla rowerów znaki umieszcza się w odległości nie mniejszej niż 0,5 m od krawędzi tej drogi, a w przypadku znaków umieszczanych nad drogą dla rowerów, wysokość umieszczenia znaku powinna wynosić nie mniej niż 2,5 m. W przypadku ruchu pieszych wysokość ta powinna wynosić nie mniej niż 2,2 m.

Znaki na ulicach umieszcza się w odległości 0,5–2 m od krawędzi jezdni. Wysokość umieszczenia znaku powinna być dostosowana do rodzaju drogi (ulicy) oraz konkretnego miejsca na drodze. Jedną z zasadniczych okoliczności, które należy uwzględnić, jest ruch pieszych i rowerzystów, dla których znak zbyt nisko ustawiony może stanowić istotną przeszkodę. Wysokość umieszczania znaków należy dostosować do wytycznych przedstawionych w tabeli 1.11. załącznika nr 1 do rozporządzenia⁴.

Podczas lokalizacji znaków wdrażanych na czas robót należy pamiętać, o minimalnej odległości pomiędzy oznakowaniem. Następny znak powinien być umieszczony za poprzedzającym w odległości co najmniej:

- 50 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 90 km/h;
- 20 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h;
- 10 m na pozostałych drogach.

2.4. WYPOSAŻENIE POJAZDÓW

Pojazdy przystosowane do wykonania robót na drodze (prac porządkowych, remontów, itp.) powinny być wyposażone w:

- Lampę ostrzegawczą ze światłem żółtym błyskowym spełniającą normę PN-EN 12352.
- Tablicę U-26a lub U-26b, umieszczoną z tyłu pojazdu.

Na drogach klasy A i GP dwujezdniowych zaleca się stosowanie pojazdów, w tym przyczepki zabezpieczających pracowników wyposażonych w elementy energochłonne lub urządzenia równoważne, zamontowane na nich lub doczepione jako przyczepki posiadające odpowiednią ocenę techniczną wystawioną w kraju producenta przez akredytowaną jednostkę badawczą uznaną w UE. Z dniem 23 grudnia 2022 ww. zabezpieczenia stają się wyposażeniem obligatoryjnym dla robót prowadzonych na wskazanych powyżej drogach krajowych.

Obligatoryjnie element energochłonny (pojazd/przyczepka) należy umieścić przed strefą robót, celem ochrony pracujących w pasie drogowym robotników. Dodatkowo zaleca się stosowanie elementów energochłonnych poprzedzających właściwą strefę robót.

⁴ Tamże,

2.5. WYMAGANE SZEROKOŚCI ELEMENTÓW PASA DROGOWEGO

Szerokość jezdni dla czasowej organizacji ruchu nie powinna być mniejsza niż:

- w przypadku drogi klasy A – 3,5 m dla jednego pasa ruchu;
- w przypadku drogi klasy GP – 3 m dla jednego pasa ruchu oraz 6 m dla ruchu dwukierunkowego;
- w przypadku drogi klasy G i dróg niższych klas – 2,9 m dla jednego pasa ruchu, przy prędkości do 60 km/h.

W przypadku zajęcia ciągu dla pieszych wymaga się pozostawienie do dla ruchu pieszego szerokość równą 1,25 m.

2.6. POZOSTAŁE WYMAGANIA

Osoby przeznaczone do ręcznego kierowania ruchem winne posiadać aktualne zaświadczenie wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego, potwierdzające odbycie szkolenia oraz uzyskaniem stosownego uprawnienia. Osoby wykonujące czynności związane z kierowaniem ruchem powinny być wyposażone w narzutki (kamizelki) ostrzegawcze o fluorescencyjnej barwie pomarańczowej, z żółtymi pasami z materiału odbłaskowego z nadrukiem koloru czarnego bądź granatowego na plecach i z przodu, o treści „KIEROWANIE RUCHEM”.

3. SIĘĆ DROGOWA ODDZIAŁU W OPOLU GDDKiA

Sieć drogowa poszczególnych Oddziału w Opolu GDDKiA obejmuje następujące odcinki dróg krajowych:

Nr drogi	Nr jezdni	Od km.	Do km.
11	0	466,309	522,306
38	0	0,000	14,573
38a (Głubczyce)	0	0,000	0,538
	2	0,083	0,256
38	0	15,493	41,987
39	0	40,542	91,544
40	0	0,000	20,245
40a (Lubrza)	0	0,000	3,321
40	0	24,156	39,608
40	0	39,608	59,304
40b (K-Koźle)	0	0,000	4,934
40	0	66,218	85,937
40	1	66,218	70,625
40	2	82,274	82,443
41	0	7,540	25,338
41a (Prudnik)	0	0,000	3,143
41	0	28,080	33,270
41b (Nysa)	0	0,000	9,126
	1	0,000	0,450
42	0	0,000	32,935
42c (Kluczbork)	0	0,000	3,341
42	0	36,310	73,197
42	2	21,819	22,077
43	0	16,026	23,261
45	0	34,785	57,911
45b (Poborszów)	0	0,000	2,891
45	0	61,099	93,885
45	0	108,265	144,699

Nr drogi	Nr jezdni	Od km.	Do km.
45d (Kluczbork)	0	0,000	5,008
45	0	151,661	163,978
45	2	151,745	152,142
46	0	20,894	40,446
46c (Otmuchów)	0	0,000	3,405
46	0	43,933	47,958
46g (Nysa)	0	0,000	7,368
	1	0,000	7,368
46	0	56,325	79,031
46	0	88,596	97,966
46k (Niemodlin)	0	0,000	11,316
	1	4,640	11,316
46	0	102,480	129,494
46j (Myślińca)	0	0,000	2,983
46a (Dobrodzień)	0	0,000	6,480
46	0	138,794	141,589
46i (Kamienica)	2	0,000	5,322
88	0	0,000	6,523
94	0	134,772	173,276
		192,448	230,375
A4	0	193,965	281,686
	1	193,965	281,686
DK 41b („2+1”) (Nysa)	Lewa	3,125	2,675
	Prawa	8,705	1,985
DK 46k („2+1”) (Niemodlin)	Lewa	4,640	1,210
	Prawa	3,460	1,660

4. ŚREDNI DOBOWY RUCH ROCZNY NA SIECI DROGOWEJ ODDZIAŁU W OPOLU GDDKiA (WG GPR 2020/2021)

Nr drogi	Pikietaż		SDRR poj. silnik. ogółem
	pocz.	końc.	
	poj./dobę		
A4	178,849	194,259	43026
A4	194,259	222,552	39976
A4	222,552	244,552	37904
A4	244,552	251,516	37266
A4	251,516	273,111	36224
A4	273,111	278,662	37181
A4	278,662	287,764	42104
11	462,009	474,720	6705
11	474,720	488,698	8361
11	488,698	492,654	6845
11	492,654	509,188	8323
11	509,188	510,001	15708
11	510,001	536,765	4318
38	0,000	14,458	4663
38	14,458	14,573	2976
38a	0,000	0,538	
38	15,493	16,463	
38	16,463	31,249	2888
38	31,249	41,987	5190
39	40,522	46,687	7279
39	46,687	49,290	15633
39	49,290	50,971	14595
39	50,971	57,350	5394
39	57,350	79,895	2432
39	79,895	81,591	9348
39	81,591	84,169	14837
39	84,169	107,367	3657
40	0,000	2,820	4494
40	2,820	3,247	11777
40	3,247	16,950	3601
40	16,950	18,952	17149
40	18,952	20,245	12938
40a	0,000	3,321	4400
40	24,156	28,424	
40	28,424	40,421	3306
40	40,421	40,785	9107
40	40,785	41,950	5150
40	41,950	59,304	3649
40b	0,000	1,578	6665
40b	1,578	4,934	14236
40	66,218	70,625	14251
40	70,625	79,686	11086
40	79,686	89,608	3732
41b	0,000	5,739	3945
41b	5,739	9,126	3427

41	7,540	25,338	5633
41a	0,000	3,143	5487
41	28,080	33,270	3275
42	0,000	21,617	4686
42	21,617	22,729	8251
42	22,729	32,935	6249
42c	0,000	3,341	5950
42	36,310	36,658	12966
42	36,658	49,002	4884
42	49,002	50,064	3359
42	50,064	52,322	8781
42	52,322	55,155	9442
42	55,155	66,318	4380
42	66,318	70,117	8495
42	70,117	77,877	1318
45	36,578	51,374	6130
45	51,374	52,285	5627
45	52,285	54,183	9923
45	54,183	57,911	
45b	0,000	2,891	6764
45	61,099	73,266	
45	73,266	74,251	8991
45	74,251	82,033	9109
45	82,033	86,760	9280
45	86,760	93,885	9446
45	108,265	111,219	16781
45	111,219	121,699	10521
45	121,699	130,629	9522
45	130,629	144,699	7171
45d	0,000	3,948	3949
45d	3,948	5,008	9276
45	151,661	168,617	4335
46	18,360	28,264	5385
46i	0,000	5,322	1447
46	28,264	40,446	9064
46c	0,000	3,405	8376
46	43,933	47,958	11869
46g	0,000	3,164	6612
46g	3,164	7,368	7343
46	56,325	62,150	15056
46	62,150	79,117	7959
46	79,117	82,632	11133
46	82,632	83,826	16568
46	83,826	88,400	14397
46	88,400	90,040	14293
46	90,040	97,966	16387
46	102,480	117,731	10033
46	117,731	129,494	
46j	0,000	2,983	6209
46a	0,000	3,870	4761
46a	3,870	6,480	
46	138,794	147,498	6147
88	0,000	6,523	5112
94	127,780	138,229	9068

94	138,229	140,515	8797
94	140,515	141,312	11886
94	141,312	144,335	8300
94	144,335	152,163	8321
94	152,163	161,486	5751
94	161,486	172,963	7617
94	172,963	173,276	24107
94	192,448	198,306	12769
94	198,306	203,665	11461
94	203,665	215,834	9844
94	215,834	216,692	17356
94	216,692	219,093	13431
94	219,093	233,240	3973

5. OPIS WYSTĘPUJĄCYCH ZAGROŻEŃ ORAZ UTRUDNIEŃ

Podczas robót prowadzonych w pasie drogowym można spodziewać się zmniejszenia przepustowości na danym odcinku drogi, szczególnie gdy zakres robót wymaga ręcznego kierowania ruchem. W przypadku odcinków o wysokim SDRR występować będą zatory drogowe.

Podczas prac prowadzonych w pasie drogowym zagrożeni są zarówno pracownicy robót jak i użytkownicy drogi, szczególnie w przypadku:

- niedostosowania się kierujących do oznakowania robót oraz sygnałów wydawanych przez osobę kierującą ruchem;
- błędny odczyt oznakowania robót oraz sygnałów wydawanych przez osobę kierującą ruchem;
- niedostosowanie prędkości jazdy do warunków w szczególności na drogach szybkiego ruchu, w przypadku spowolnienia jazdy innych uczestników ruchu drogowego związanego ze zbliżaniem się do strefy robót.

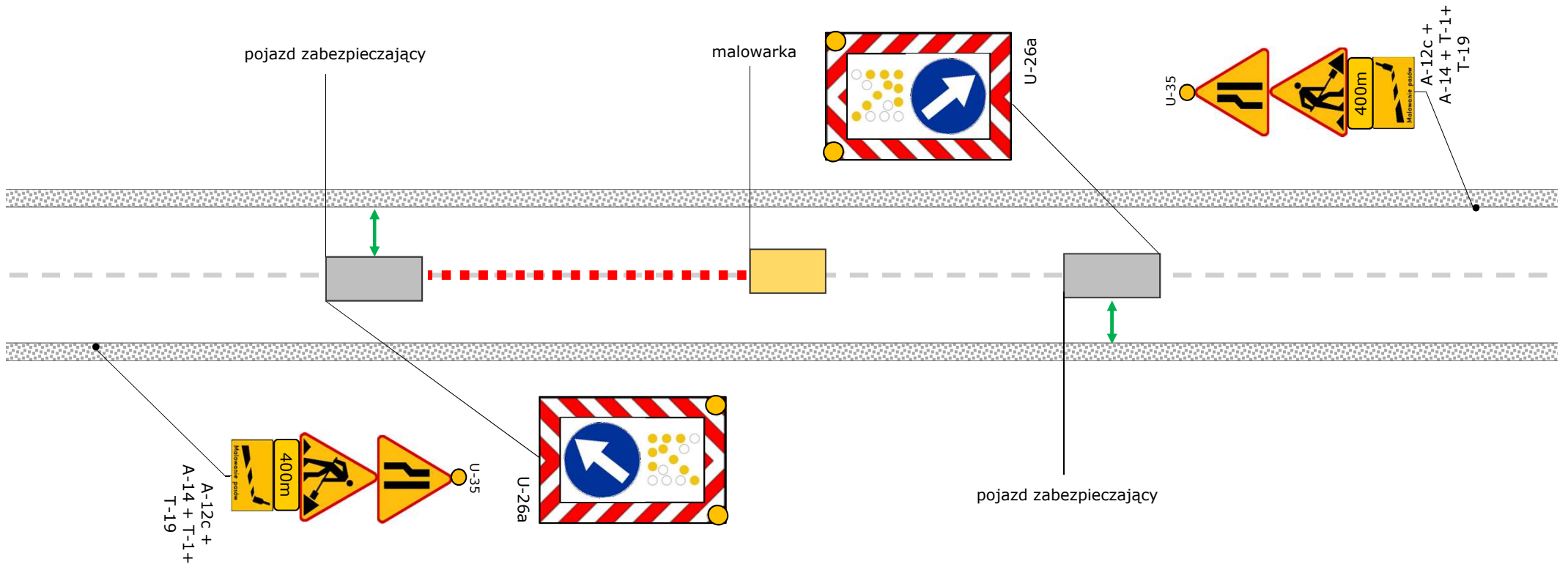
6. TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU:

Planowany termin wprowadzenia organizacji ruchu: niezwłocznie po zatwierdzeniu.

Czas obowiązywania organizacji ruchu: na czas realizacji robót, przy czym nie dłużej niż 1 dzień roboczy.

Zakończenie obowiązywania organizacji ruchu: po realizacji robót.

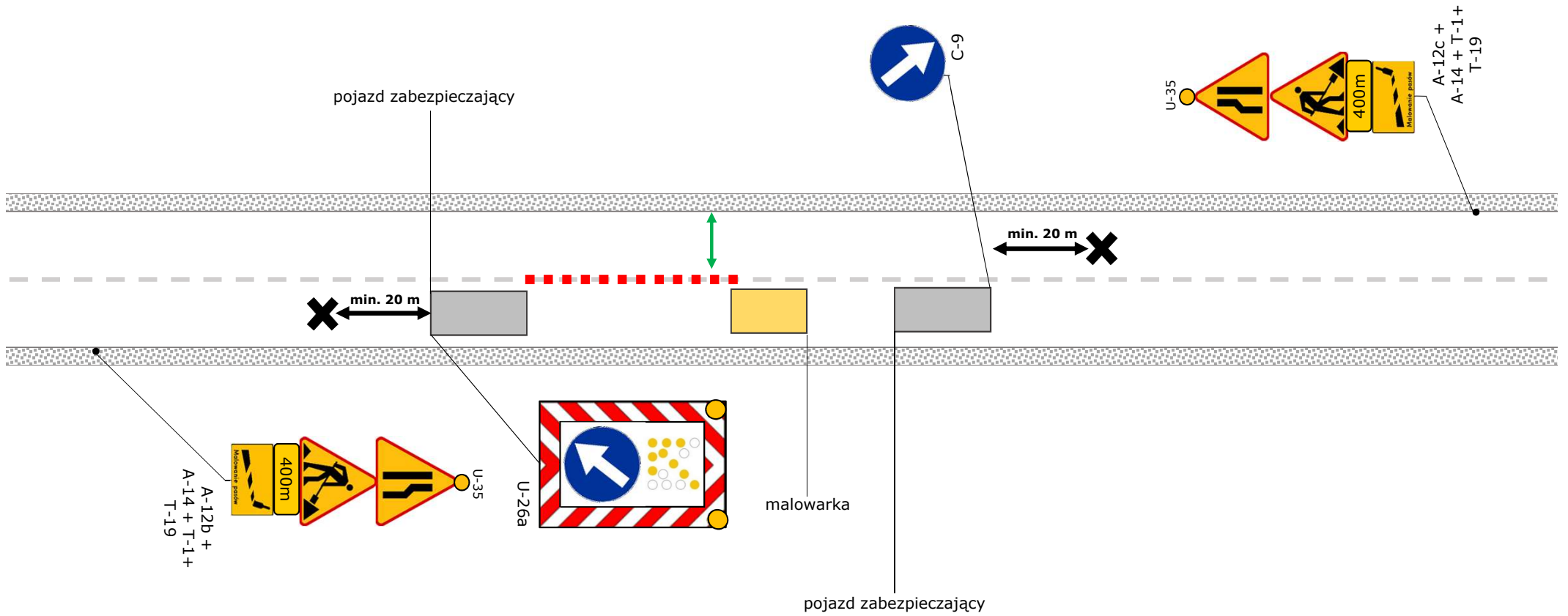
7. SCHEMATY OZNAKOWANIA:



maksymalny zakres robót – 2000 m

Rys. 1a
 Odnowa oznakowania poziomego w osi jezdni, droga o przekroju 1x2, obszar zabudowany




- ■ ■ Pachołki drogowe U-23 ustawione w odstępach co 12 m
- ↔ Minimalna szerokość pasa ruchu dla drogi klasy GP = 3 m, klasy G = 2,9 m

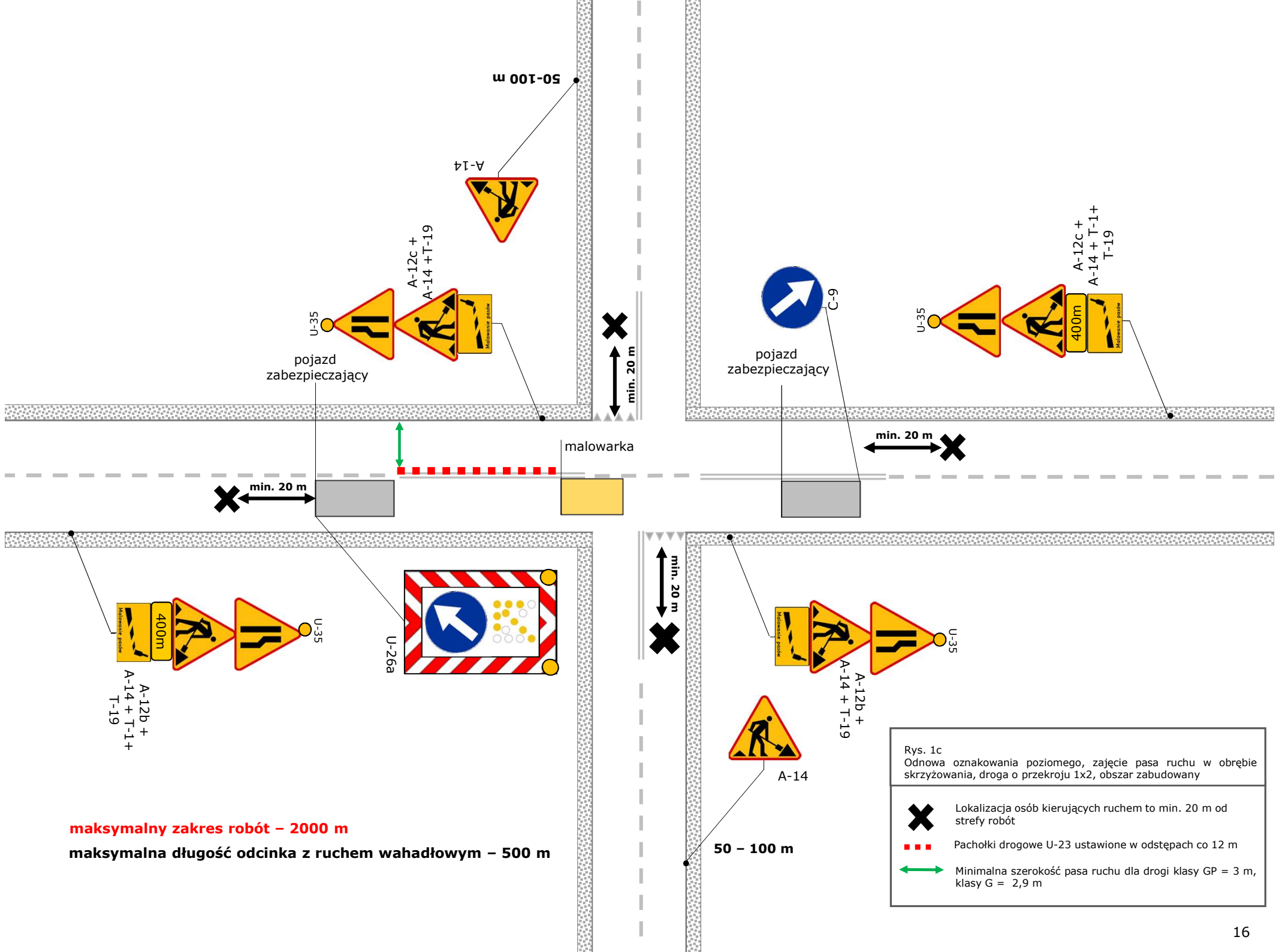


maksymalny zakres robót – 2000 m

maksymalna długość odcinka z ruchem wahadłowym – 500 m

Rys. 1b
Odnowa oznakowania poziomego, zajęcie pasa ruchu, droga o przekroju 1x2, obszar zabudowany




-  Lokalizacja osób kierujących ruchem to min. 20 m od strefy robót
-  Pachołki drogowe U-23 ustawione w odstępach co 12 m
-  Minimalna szerokość pasa ruchu dla drogi klasy GP = 3 m, klasy G = 2,9 m

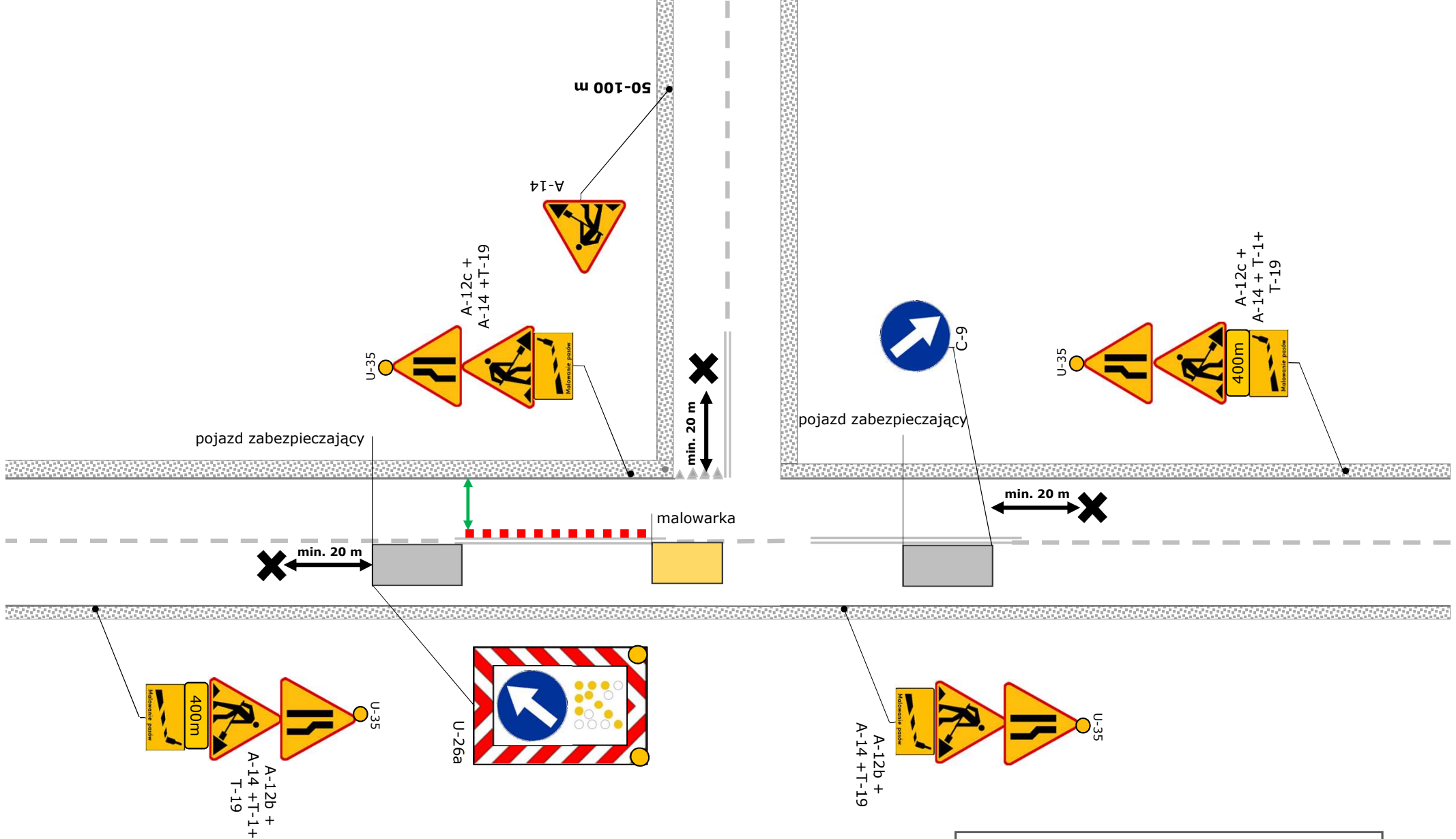


maksymalny zakres robót – 2000 m

maksymalna długość odcinka z ruchem wahadłowym – 500 m

Rys. 1c
Odnowa oznakowania poziomego, zajęcie pasa ruchu w obrębie skrzyżowania, droga o przekroju 1x2, obszar zabudowany




-  Lokalizacja osób kierujących ruchem to min. 20 m od strefy robót
-  Pachołki drogowe U-23 ustawione w odstępach co 12 m
-  Minimalna szerokość pasa ruchu dla drogi klasy GP = 3 m, klasy G = 2,9 m

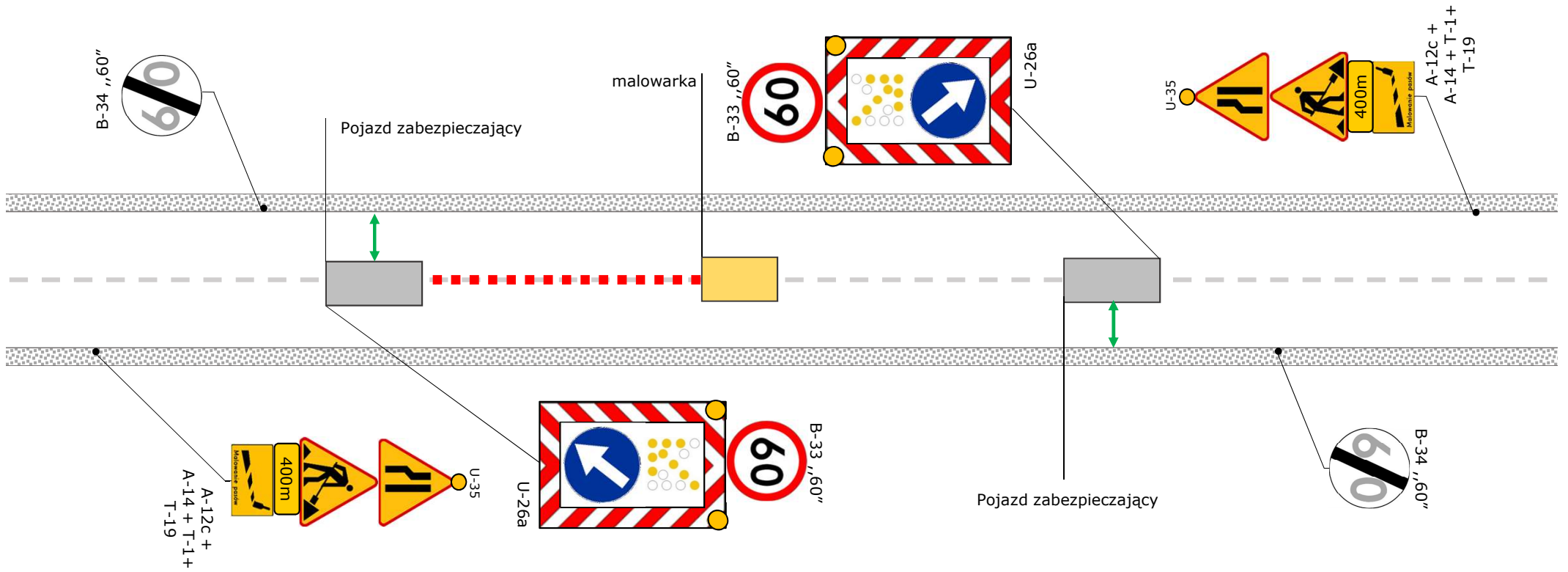


maksymalny zakres robót – 2000 m

maksymalna długość odcinka z ruchem wahadłowym – 500 m

Rys. 1d
 Odnowa oznakowania poziomego, zajęcie pasa ruchu w obrębie skrzyżowania typu „T”, droga o przekroju 1x2, obszar zabudowany

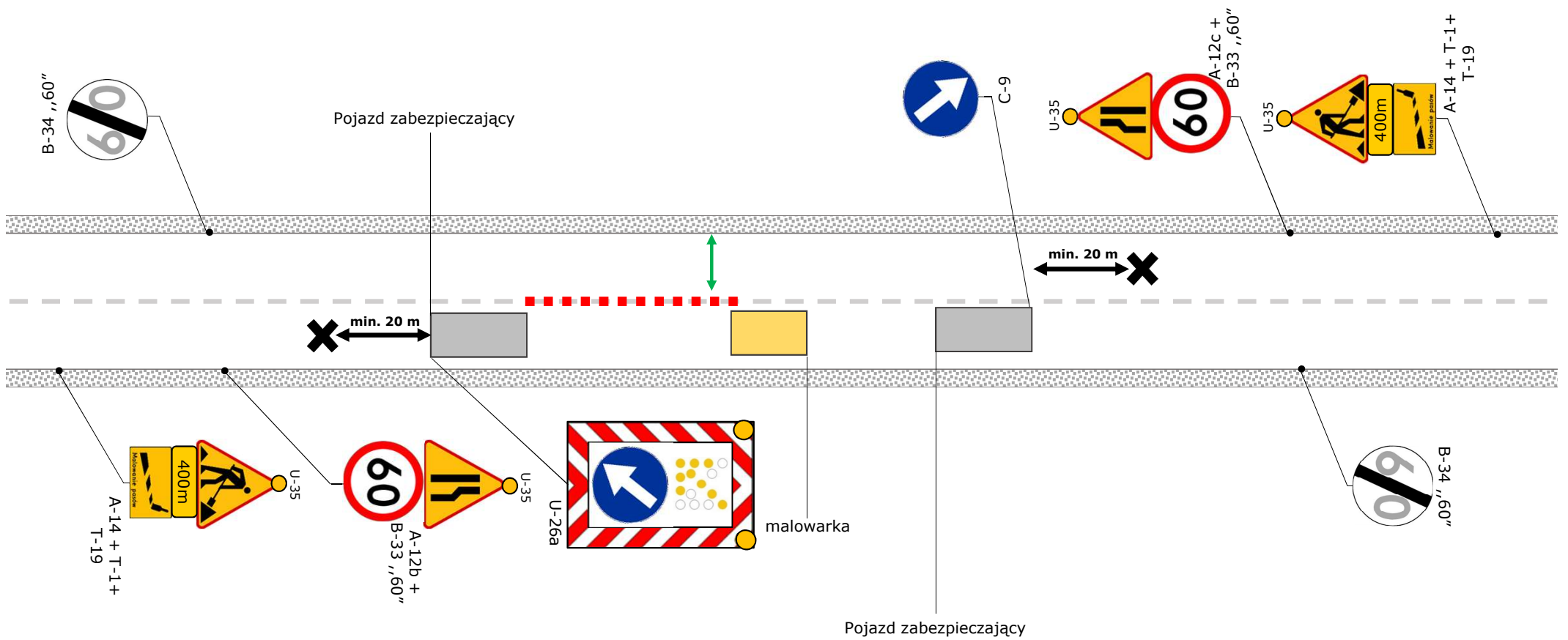
-  Lokalizacja osób kierujących ruchem to min. 20 m od strefy robót
-  Pachołki drogowe U-23 ustawione w odstępach co 12 m
-  Minimalna szerokość pasa ruchu dla drogi klasy GP = 3 m, klasy G = 2,9 m



maksymalny zakres robót – 2000 m

Rys. 2a
 Odnowa oznakowania poziomego w osi jezdni, droga o przekroju 1x2, obszar niezabudowany




- ■ ■ Pachołki drogowe U-23 ustawione w odstępach co 12 m
- ↔ Minimalna szerokość pasa ruchu dla drogi klasy GP = 3 m, klasy G = 2,9 m

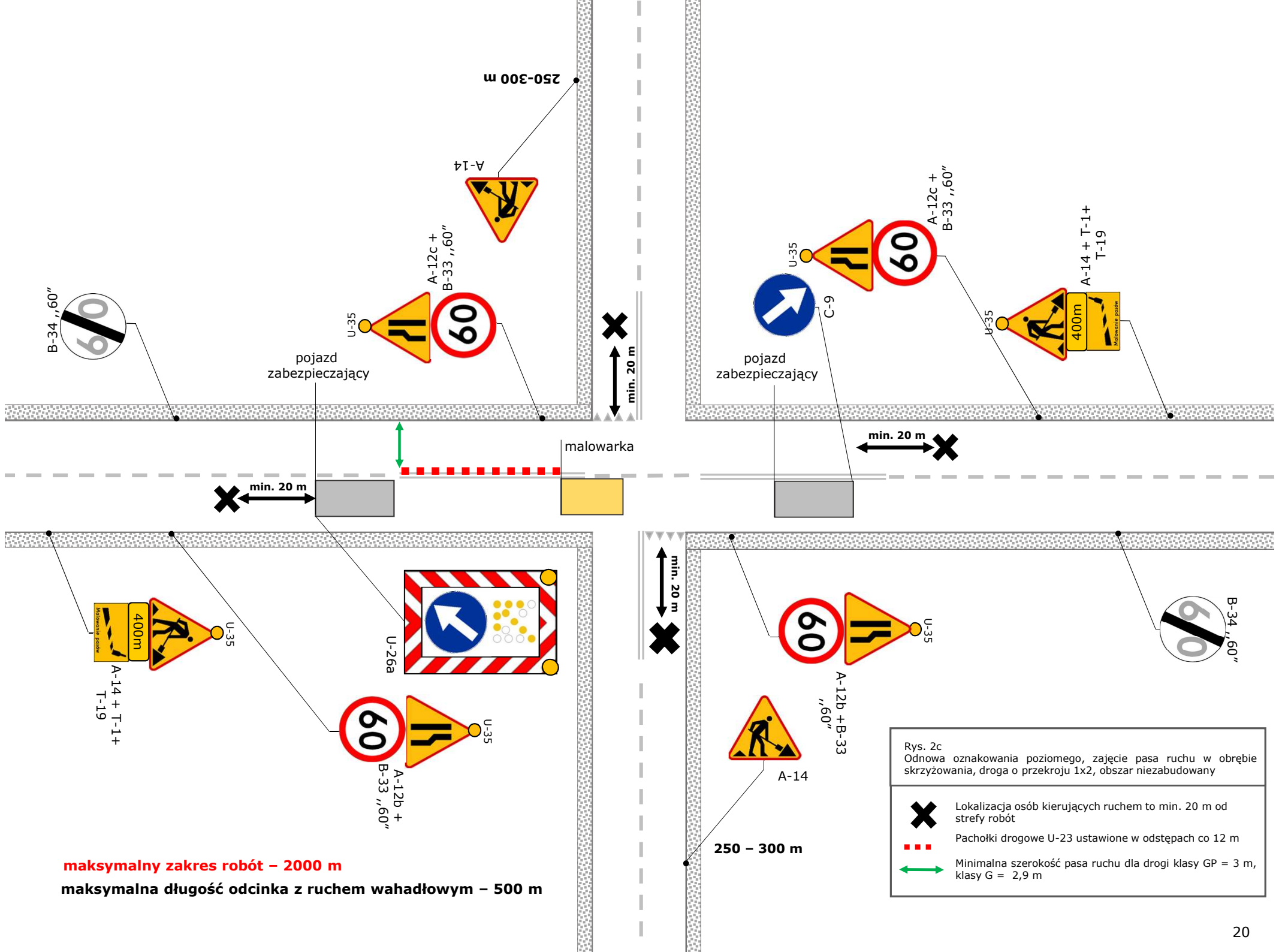


maksymalny zakres robót – 2000 m

maksymalna długość odcinka z ruchem wahadłowym – 500 m

Rys. 2b
Odnowa oznakowania poziomego, zajęcie pasa ruchu, droga o przekroju 1x2, obszar niezabudowany




-  Lokalizacja osób kierujących ruchem to min. 20 m od strefy robót
-  Pachołki drogowe U-23 ustawione w odstępach co 12 m
-  Minimalna szerokość pasa ruchu dla drogi klasy GP = 3 m, klasy G = 2,9 m

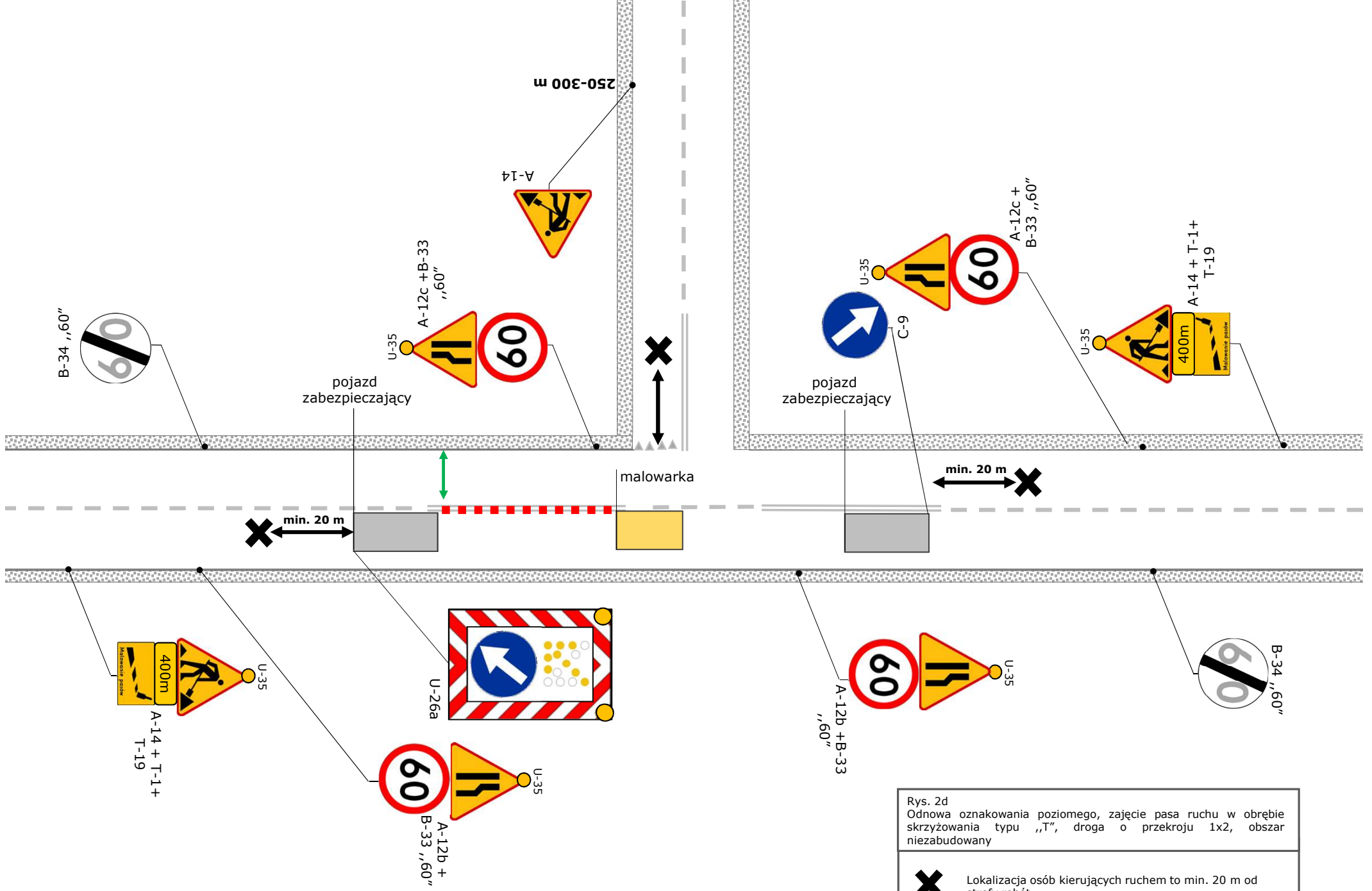


maksymalny zakres robót – 2000 m

maksymalna długość odcinka z ruchem wahadłowym – 500 m

Rys. 2c
Odnowa oznakowania poziomego, zajęcie pasa ruchu w obrębie skrzyżowania, droga o przekroju 1x2, obszar niezabudowany

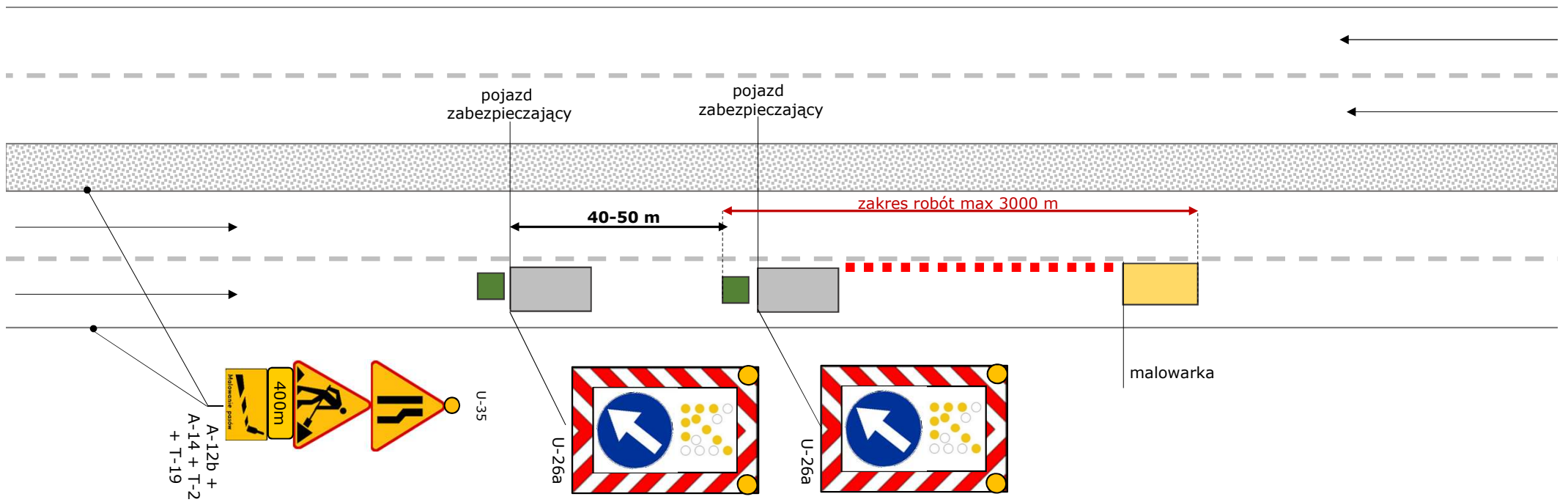
-  Lokalizacja osób kierujących ruchem to min. 20 m od strefy robót
-  Pacholki drogowe U-23 ustawione w odstępach co 12 m
-  Minimalna szerokość pasa ruchu dla drogi klasy GP = 3 m, klasy G = 2,9 m



Rys. 2d
 Odnowa oznakowania poziomego, zajęcie pasa ruchu w obrębie skrzyżowania typu „T”, droga o przekroju 1x2, obszar niezabudowany

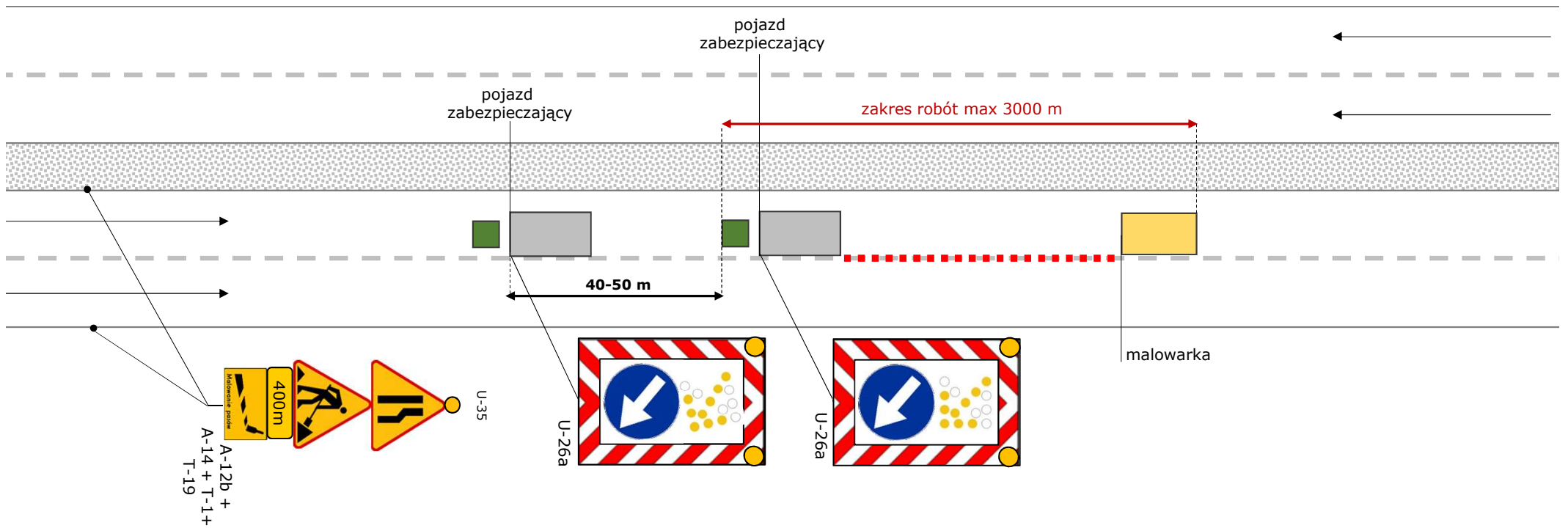
- X** Lokalizacja osób kierujących ruchem to min. 20 m od strefy robót
- ■ ■** Pachołki drogowe U-23 ustawione w odstępach co 12 m
- ↔** Minimalna szerokość pasa ruchu dla drogi klasy GP = 3 m, klasy G = 2,9 m

maksymalny zakres robót – 2000 m
maksymalna długość odcinka z ruchem wahadłowym – 500 m

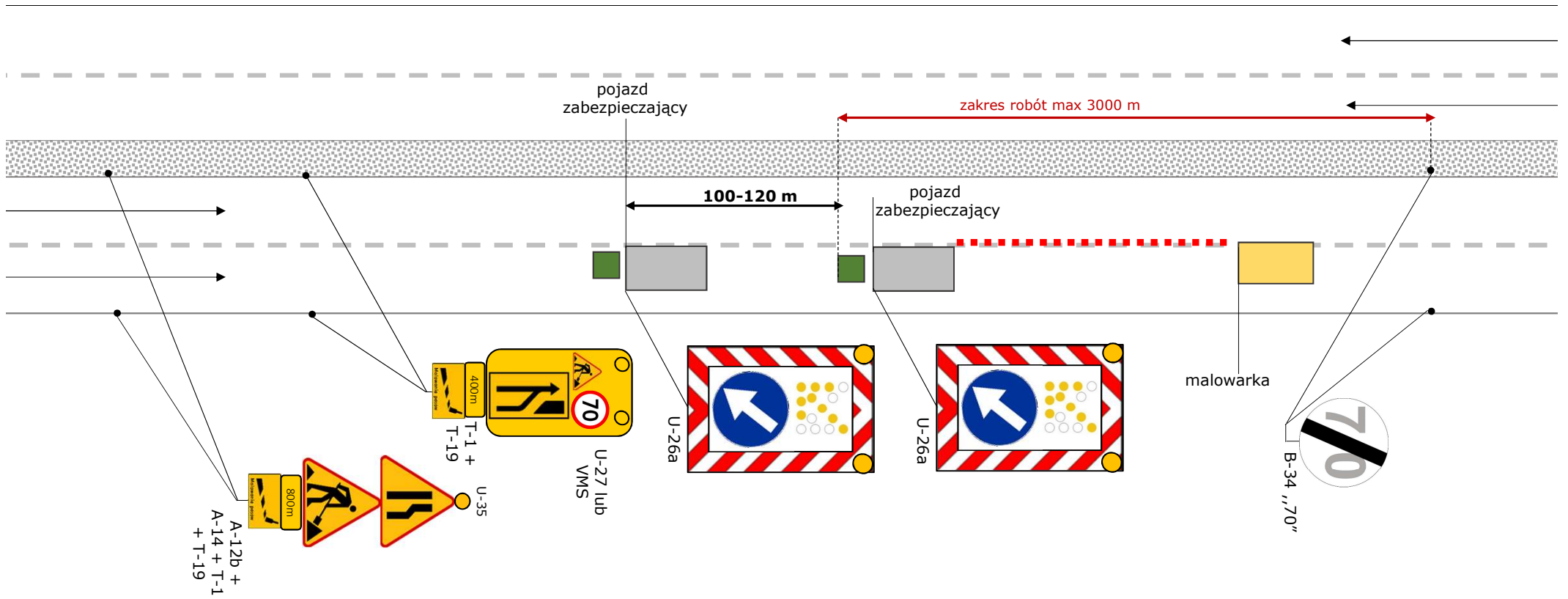


Rys. 3a
 Odnowa oznakowania poziomego, zajęcie prawego pasa ruchu, droga o przekroju 2x2, obszar zabudowany

- ■ ■ Pachółki drogowe U-23 ustawione w odstępach co 12 m
- ↔ Minimalna szerokość pasa ruchu dla drogi klasy GP = 3 m, klasy G = 2,9 m
- Pojazd / przyczepka z elementami energochłonnymi

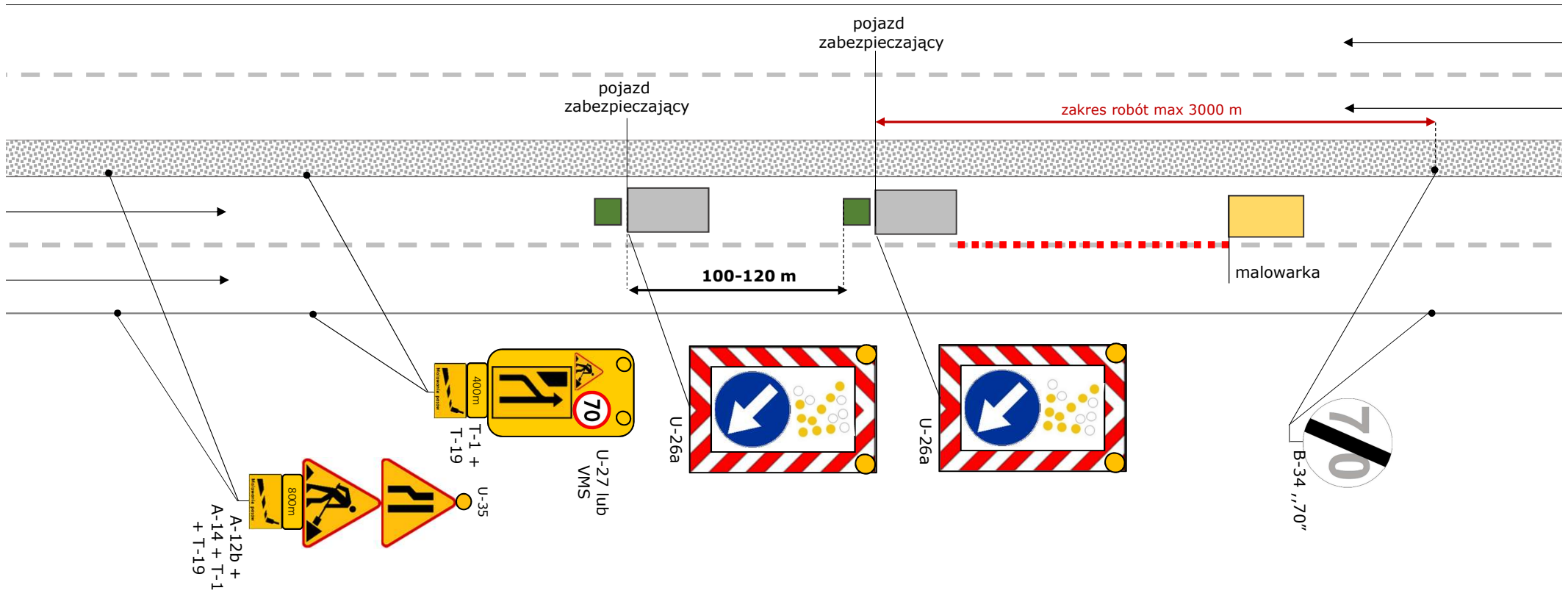


Rys. 3b
 Odnowa oznakowania poziomego, zajęcie lewego pasa ruchu, droga o przekroju 2x2, obszar zabudowany



Rys. 4a
 Odnowa oznakowania poziomego, zajęcie prawego pasa ruchu, droga o przekroju 2x2, obszar niezabudowany

- ■ ■ Pachołki drogowe U-23 ustawione w odstępach co 12 m
- ↔ Minimalna szerokość pasa ruchu dla drogi klasy GP = 3 m, klasy G = 2,9 m
- Pojazd / przyczepka z elementami energochłonnymi



A-12b +
A-14 + T-1
+ T-19

U-27 lub
VMS
T-1 +
T-19
400m
800m

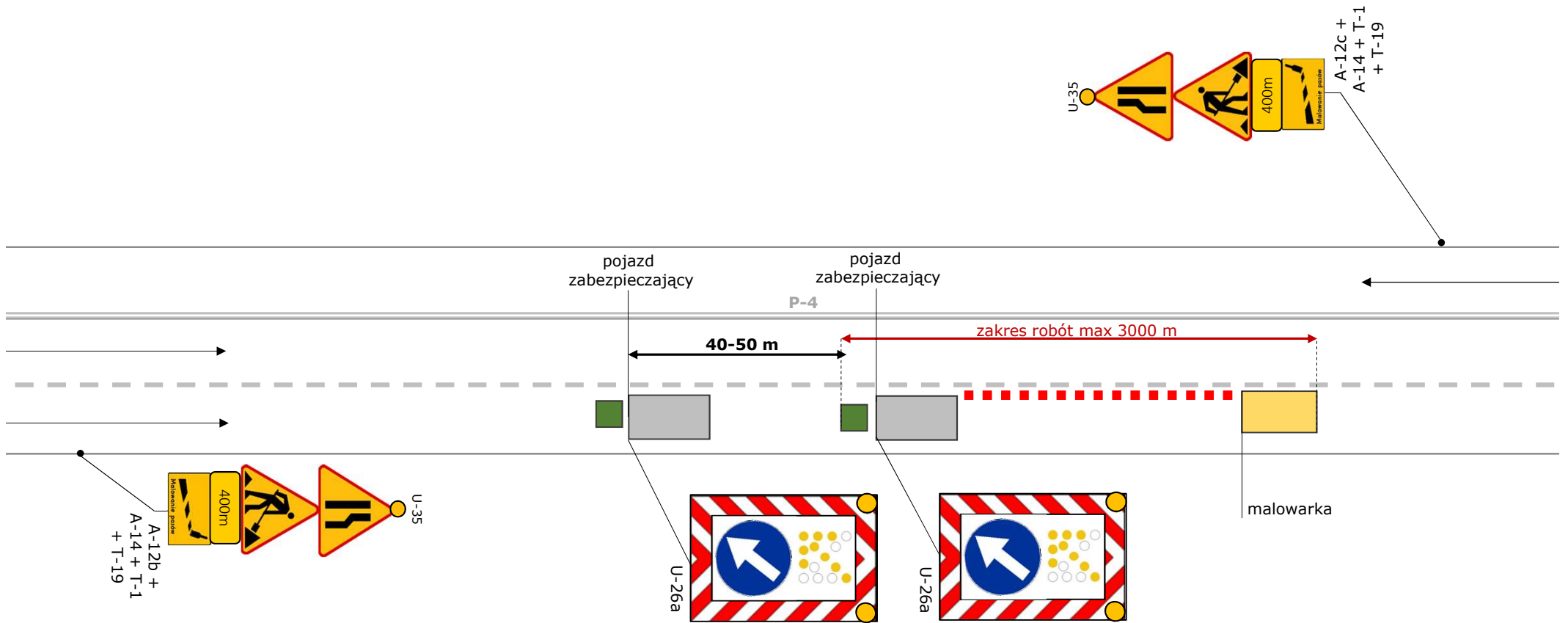
U-26a

U-26a

B-34 „70”

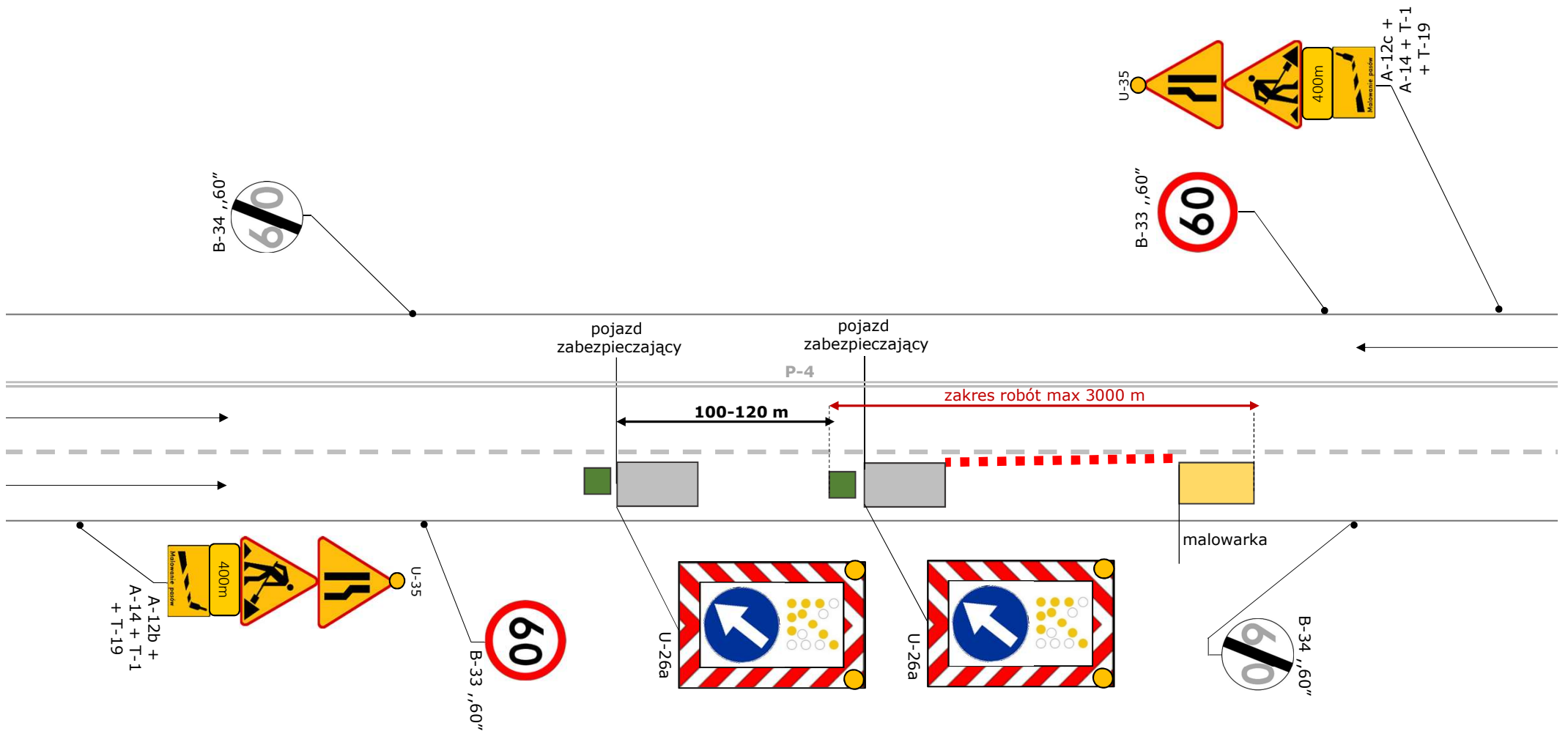
Rys. 4b
Odnowa oznakowania poziomego, zajęcie lewego pasa ruchu, droga o przekroju 2x2, obszar niezabudowany

- ■ ■ Pachołki drogowe U-23 ustawione w odstępach co 12 m
- ↔ Minimalna szerokość pasa ruchu dla drogi klasy GP = 3 m, klasy G = 2,9 m
- Pojazd / przyczepka z elementami energochłonnymi



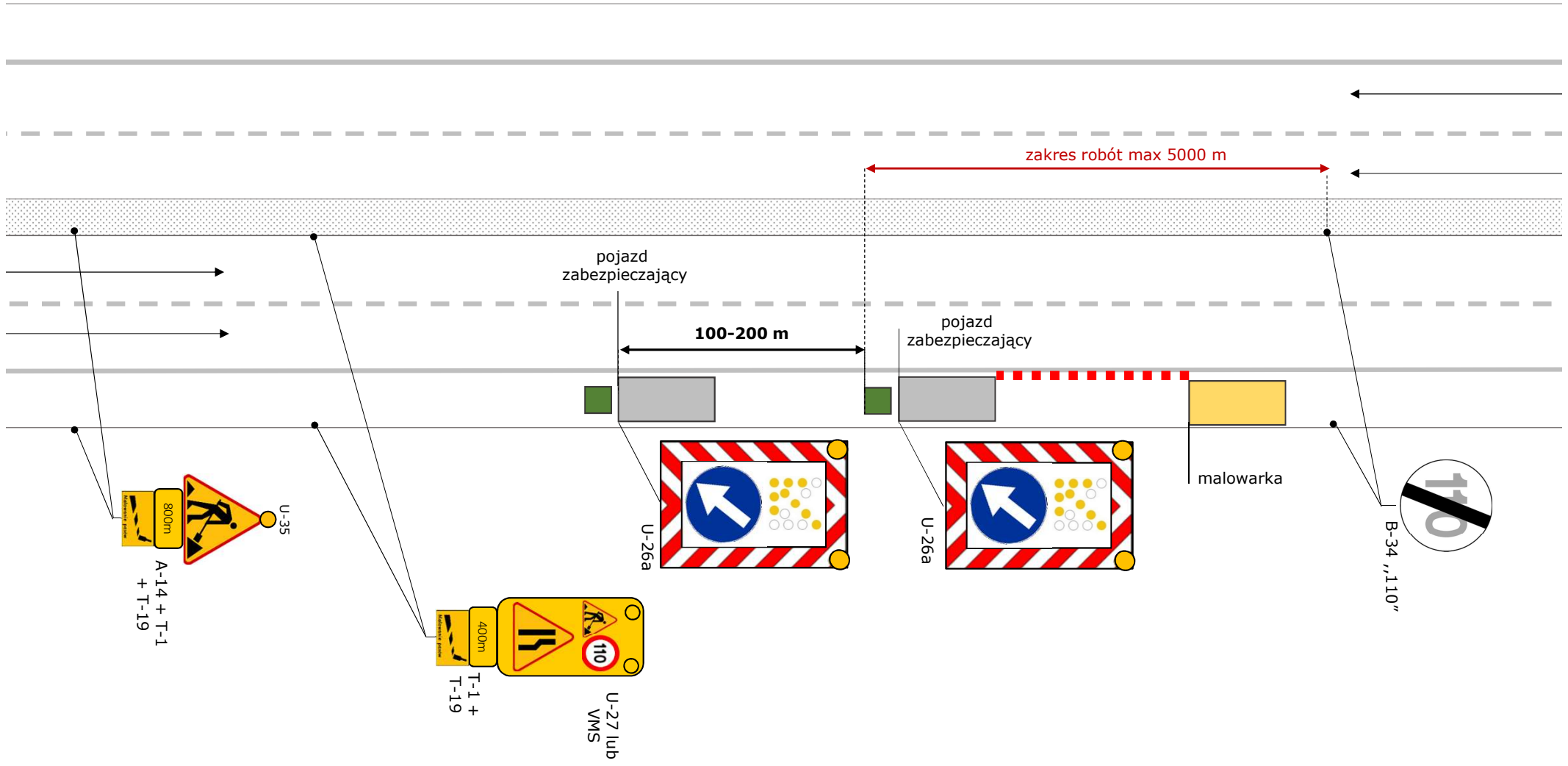
Rys. 5a
 Odnowa oznakowania poziomego, zajęcie pasa ruchu, droga o przekroju 2+1, obszar zabudowany

- - - Pachołki drogowe U-23 ustawione w odstępach co 12 m
- Pojazd / przyczepka z elementami energochłonnymi



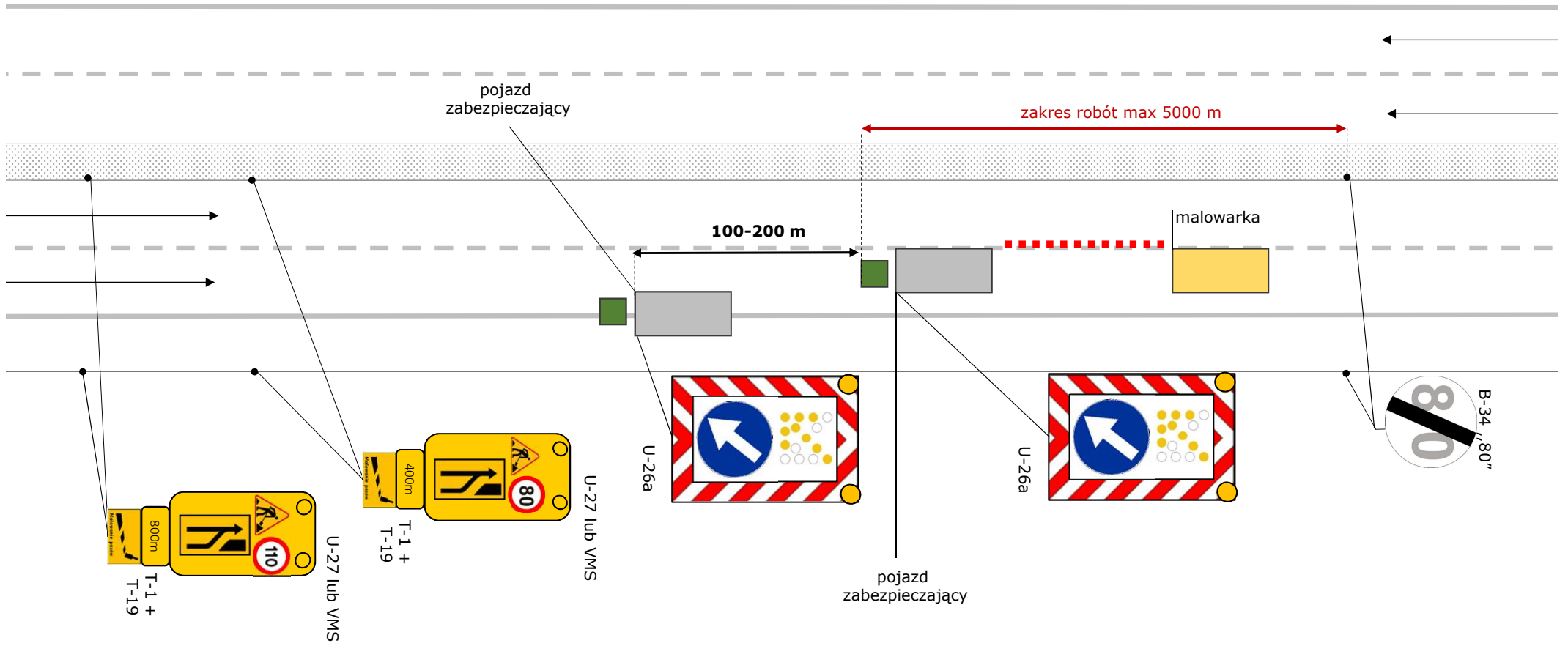
Rys. 5b
 Odnowa oznakowania poziomego, zajęcie lewego pasa ruchu, droga o przekroju 2+1, obszar niezabudowany

- Pacholki drogowe U-23 ustawione w odstępach co 12 m
- Pojazd / przyczepka z elementami energochłonnymi



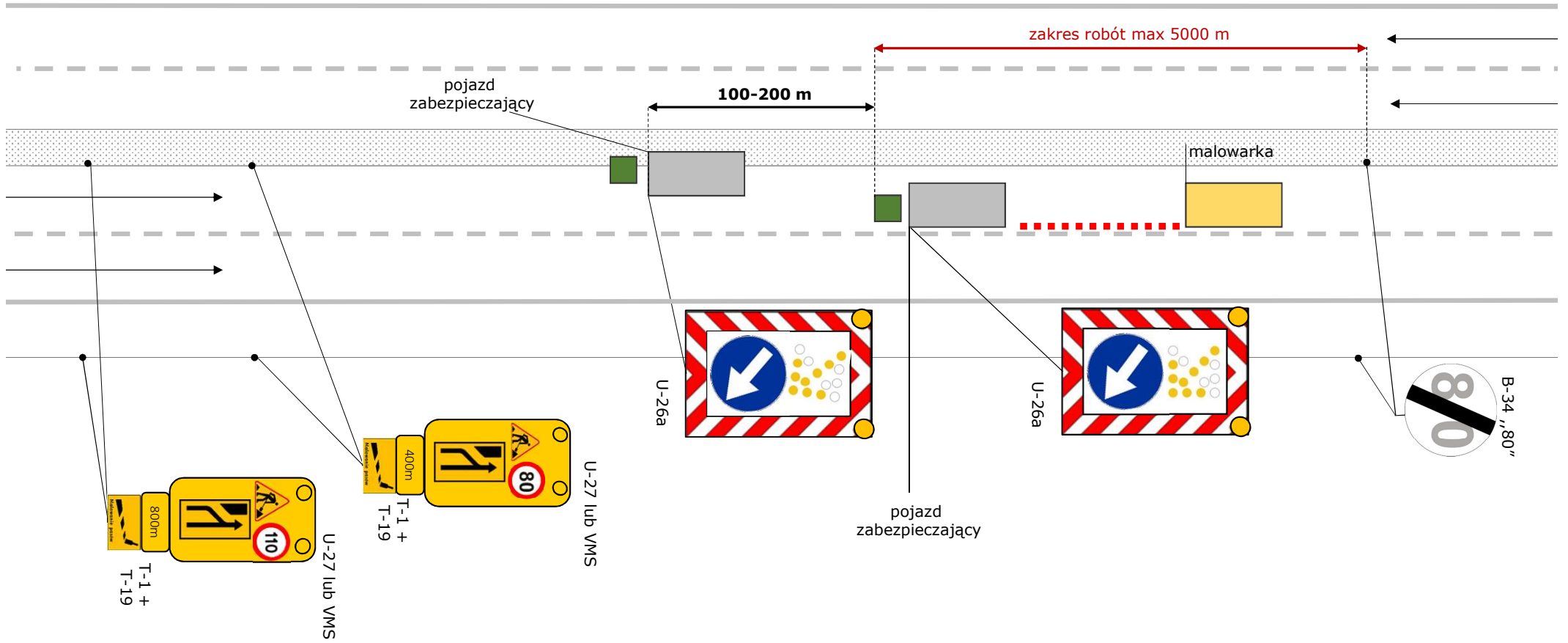
Rys. 6a
 Odnowa oznakowania poziomego, pas awaryjny, autostrada o przekroju 2x2

- ■ ■ Pachołki drogowe U-23a ustawione w odstępach co 12 m
- Pojazd / przyczepka z elementami energochłonnymi



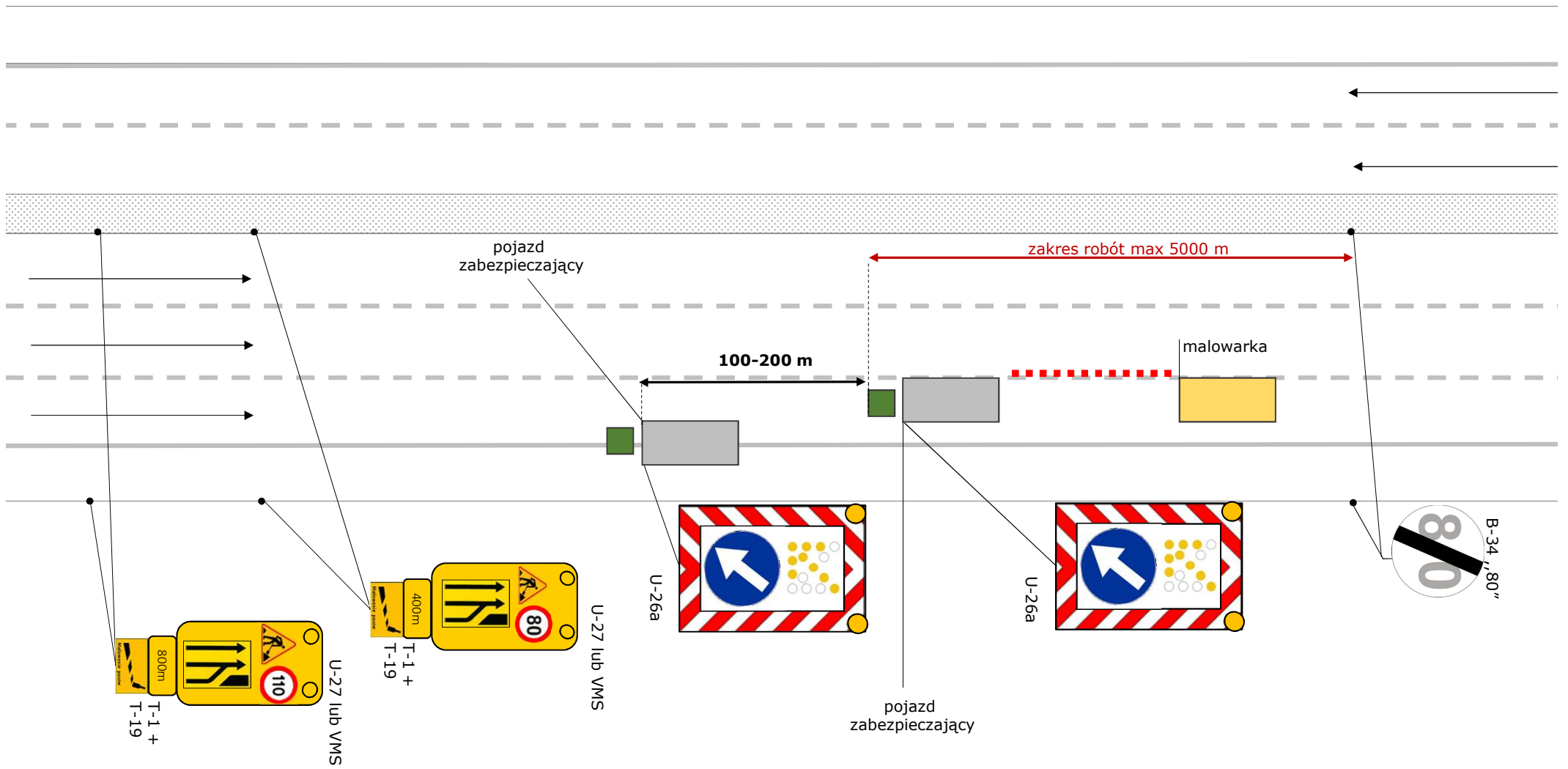
Rys. 6b
 Odnowa oznakowania poziomego, zajęcie prawego pasa ruchu, autostrada o przekroju 2x2

- - - Pachołki drogowe U-23a ustawione w odstępach co 12 m
- Pojazd / przyczepka z elementami energochłonnymi



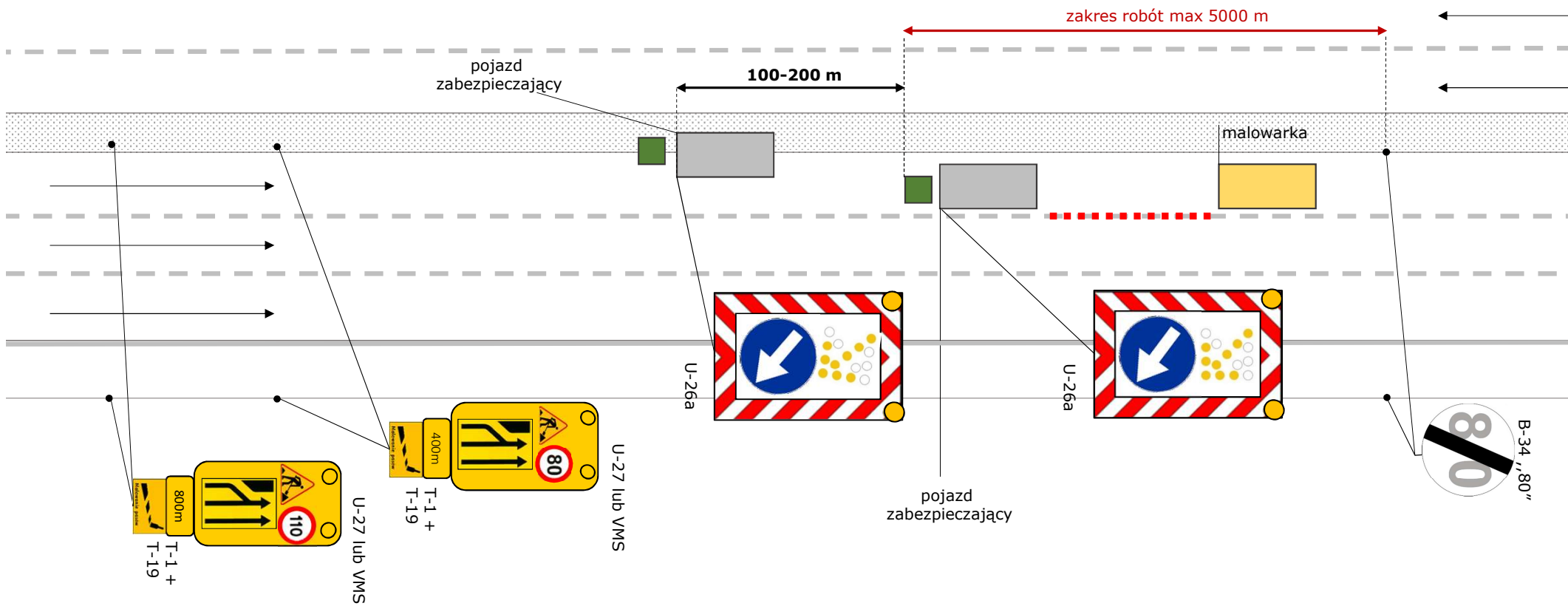
Rys. 6c
 Odnowa oznakowania poziomego, zajęcie lewego pasa ruchu,
 autostrada o przekroju 2x2

- ■ ■ Pachołki drogowe U-23a ustawione w odstępach co 12 m
- Pojazd / przyczepka z elementami energochłonnymi



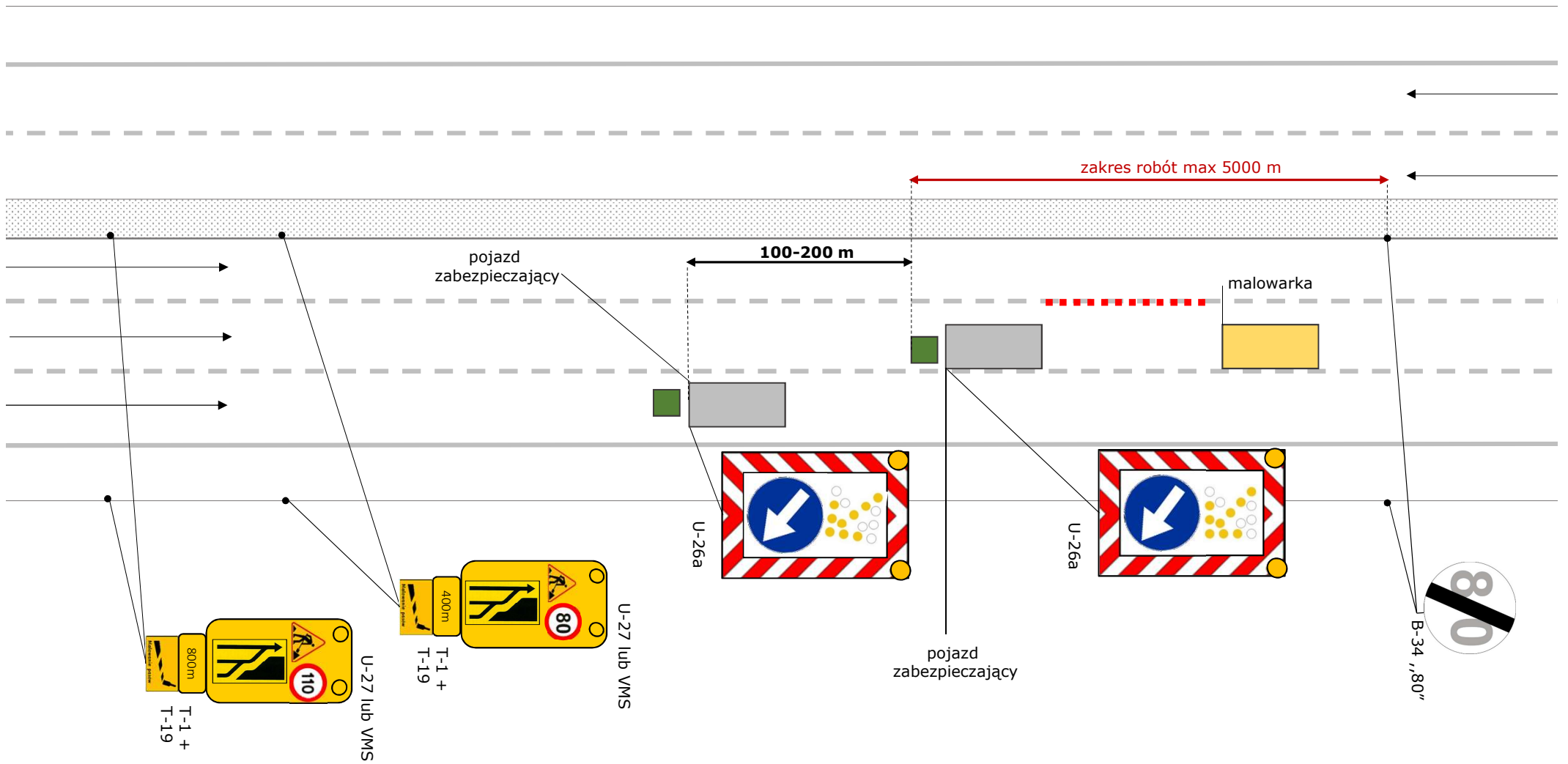
Rys. 7a
 Odnowa oznakowania poziomego, zajęcie prawego pasa ruchu, autostrada, jezdnia z trzema pasami ruchu

- ■ ■ Pachołki drogowe U-23a ustawione w odstępach co 12 m
- Pojazd / przyczepka z elementami energochłonnymi



Rys. 7b
 Odnowa oznakowania poziomego, zajęcie lewego pasa ruchu, autostrada, jezdnia z trzema pasami ruchu

- - - Pachołki drogowe U-23a ustawione w odstępach co 12 m
- Pojazd / przyczepka z elementami energochłonnymi



Rys. 7c
 Odnowa oznakowania poziomego, zajęcie środkowego pasa ruchu, autostrada, jezdnia z trzema pasami ruchu

- Pachołki drogowe U-23a ustawione w odstępach co 12 m
- Pojazd / przyczepka z elementami energochłonnymi