

PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

Uproszczony projekt organizacji ruchu na potrzeby wykonywania przeglądów gwarancyjnych, badań, inspekcji oraz wykonywania robót związanych z usunięciem usterek Oddział GDDKiA w Białymstoku

Opracowali:

Łukasz Wróbel

STARSZY SPECJALISTA

mgr inż. Łukasz Wróbel

ZOPOR Oddziału GDDKiA w Białymstoku
po rozpatrzeniu w dniu 14.02.2023 r.
projektu czasowej organizacji ruchu wnioskującej o:
1. Zatwierdzenie organizacji ruchu w całości / częściowo
2. Uwagi do zmian lub wygaszenia
O/Bi. C-24081. 4. 2023. LWR
Termin przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu
beztymczasowo

NACZELNIK WYDZIAŁU
Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego
i Zarządzania Ruchem

mgr inż. Jolanta Gryko

Białystok, luty 2023 r.

Uproszczony projekt organizacji ruchu na potrzeby wykonywania przeglądów oraz wykonywania robót związanych z usunięciem
usterek Oddział GDDKiA w Białymstoku

KARTA UZGODNIENÍ

Opinia

Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku

2023-02-08

PROJEKT - SZKIC
organizacji ruchu opiniuje
pozytywnie - zgodnie
z zasadami projektowania

KOMENDA WOJEWÓDZKA POLICJI
W BIAŁYMSTOKU
ZUP. EKSPERT
Wydział Ruchu Drogowego
podinsp. Andrzej Birycki

Zatwierdzający:

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku

ZNAKI PIONOWE

Grupa wielkości pięć/dwie
Typ folii II

Warunki wprowadzenia org. ruchu

- Protokół odbioru z udziałem GDDKiA

Rejony w Augustowie, Białymstoku,
Bielu Podlaskim, Łomży,
Suwałkach, Zambrowie

GENERALNA DYREKCJA DRÓG
KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
ODDZIAŁ W BIAŁYMSTOKU

Niniejszą czasową organizację ruchu ZATWIERDZAM
w całości a) lub b) ze zmianami lub uwagami:

0/B1.2-2.4081.4.2023. LUR

Nr ewidencyjny projektu czasowej organizacji ruchu

31466/2023

Termin przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu

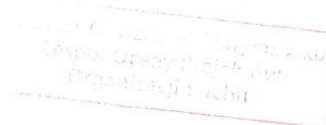
beztymczasowo

Data 2023-02-16 Z upoważnienia
Generalnego Dyrektora

Z-CA DYREKTORA ODDZIAŁU

mgr inż. Tomasz Wróblewski

OPIS TECHNICZNY



Podstawa opracowania.

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U.2022.988 t.j. z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U.2017.784 t.j.);
- Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U.2019.2310 t.j. z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie „Szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach załącznik 1-4” (Dz.U.2019.2311 t.j. z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.2016.0.124 t.j. z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych z dnia 24 czerwca 2022 r. (Dz.U. z 2022 r. poz. 1518)
- Zarządzenie Nr 18 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 26 lipca 2022 r. w sprawie typowych schematów oznakowania robót oraz pomiarów diagnostycznych;
- Zarządzenie Nr 6 Dyrektora Generalnego Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 1 września 2014 w sprawie ustalenia wykazu prac wykonywanych przez pracowników Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, które powinny być wykonywane, przez co najmniej dwie osoby oraz ustalenia wykazu prac szczególnie niebezpiecznych;
- Zarządzenie Nr 3 Dyrektora Generalnego Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 21 czerwca 2019 w sprawie oceny ryzyka zawodowego na stanowiskach pracy w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.
- Pismo z dnia 14.03.2022 r. nr DZS.WZR.4081.12.2021.MK w sprawie dopuszczenia stosowania uproszczonych projektów organizacji ruchu na potrzeby wykonywania przeglądów oraz wykonywania robót związanych z usunięciem usterek

Zakres opracowania

Zakres projektu tymczasowej organizacji ruchu obejmuje wszystkie drogi krajowe i ekspresowe na terenie działania Oddziału GDDKiA w Białymstoku.

Cel opracowania

Celem projektu jest wskazanie i określenie zasad, które pozwolą na bezpieczne zachowanie się pracowników podczas wykonywania typowych, krótkich czynności służbowych wykonywanych na drogach Oddziału w Białymstoku (m.in. kontrole, inspekcje, remont cząstkowy masą na zimno, lokalne usuwanie zanieczyszczeń - sprzętnie jezdni z opon, martwych zwierząt, suchych gałęzi, prostowanie i odśnieżanie znaków, uzupełnianie słupków prowadzących, kontrola zamocowania barier) oraz zabezpieczenie miejsc, gdzie doszło do uszkodzenia infrastruktury drogowej (na czas kiedy nie są prowadzone na drodze prace z udziałem pracowników).

Założenia funkcjonalne uproszczonych schematów organizacji ruchu.

W celu zapewnienia minimalizacji utrudnień w ruchu podczas wykonywanych robót na drodze wyjściowymi założeniami są następujące ograniczenia prędkości:

- 1) dla dróg ekspresowych – 80km/h (dopuszcza się możliwość zastosowania ograniczeń prędkości do 60 km/h na odcinkach przewiązek, wyjazdów z budowy, itp.),
- 2) dla dróg innych niż wymienione w pkt 1, poza obszarem zabudowanym – 60 km/h (dopuszcza się możliwość zastosowania ograniczeń prędkości do 50 km/h na odcinkach przewiązek, wyjazdów z budowy, odcinkach z ruchem wahadłowym, itp.).

Niniejszy projekt schematów uproszczonych ma zastosowanie do następujących robót:

- 1) **szybko postępujących** - oznakowanie robót przemieszcza się wraz z postępem prac (roboty utrzymaniowe typu: wykonywanie oznakowania poziomego, koszenie trawy, roboty porządkowe, pomiary pasa drogowego, itp.),
- 2) **krótko trwających** - roboty drogowe prowadzone są w jednym miejscu nieprzerwanie nie dłużej niż jeden dzień kalendarzowy, a oznakowanie robót jest stacjonarne na cały czas trwania realizowanych prac,
- 3) **przeglądów gwarancyjnych** - oznakowanie przemieszcza się wraz z postępem inspekcji, pracownicy dokonujący przeglądu/inspekcji drogi przebywają na jezdni lub ustawiony jest podnośnik,
- 4) **zabezpieczenia miejsc uszkodzonych** - na czas naprawy lub uzupełnienia w miejscach w których doszło do uszkodzenia infrastruktury drogowej.

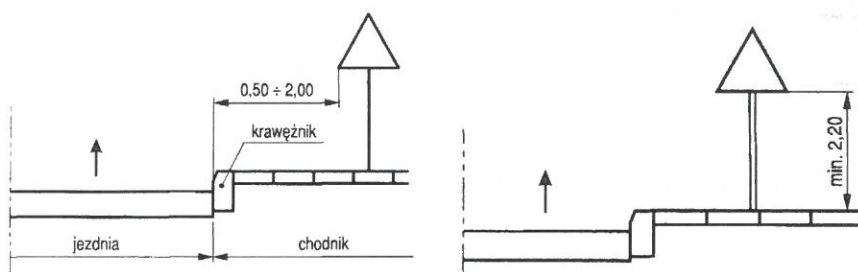
Każdorazowo należy brać pod uwagę ograniczenia do minimum okresu obowiązywania czasowej organizacji ruchu mając na względzie zarówno charakter prac, klasę drogi, natężenie ruchu, obszar zajęty w wyniku robót, okresy świąteczne, itp. W każdym przypadku należy dążyć do minimalizacji długości odcinków wyłączonych z ruchu (minimalizacji utrudnień w ruchu) oraz minimalizacja czasu niezbędnego na naprawę lub usunięcie usterek.

Przyjmuje się następujące maksymalne długości odcinków roboczych:

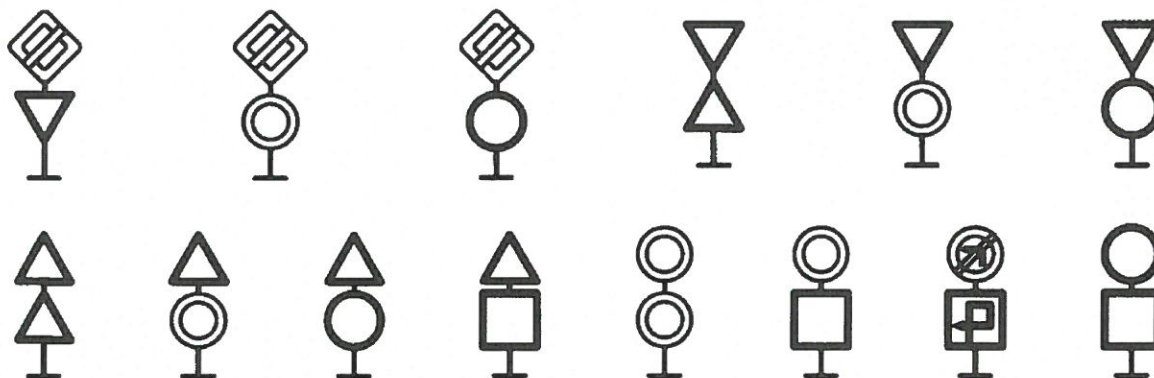
1. dla robót szybko postępujących: drogi ekspresowe – 5000 m , pozostałe drogi o przekroju 2x2 (odcinki w obszarze zabudowanym i poza obszarem zabudowanym) – 3000 m, drogi o przekroju 1x2 (odcinki w obszarze zabudowanym i poza obszarem zabudowanym) - 2000 m,
2. dla robót krótko trwających – 500 m – każdorazowo po wprowadzeniu ruchu wahadłowego wymaga się ręcznego kierowania ruchem przez osoby posiadające stosowne uprawnienie,

Zasady ustawienia oznakowania.

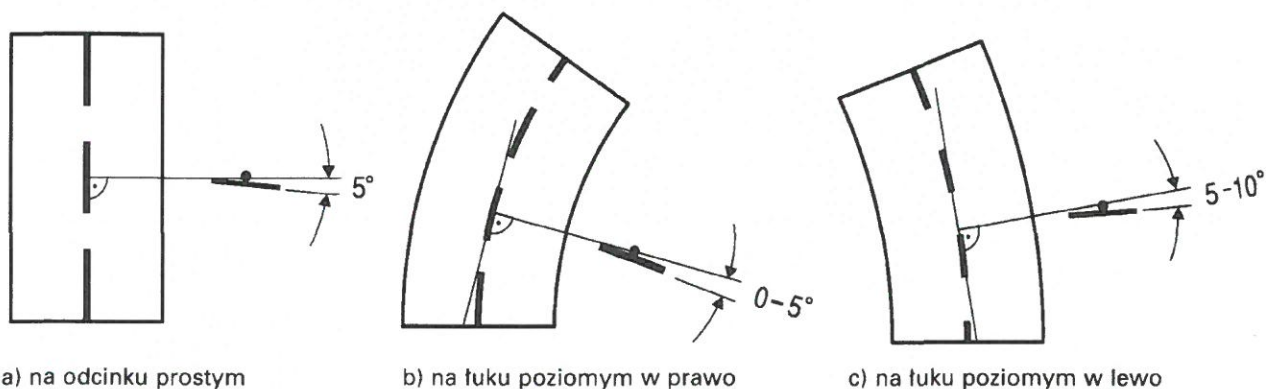
Znaki należy umieszczać tak, aby odległość znaku od krawędzi korony drogi była nie mniejsza niż 0,5 m. W przypadku, gdy warunki terenowe nie pozwalają na umieszczenie znaku poza koroną drogi, znak powinien być umieszczony na drogach z poboczami gruntowymi - na poboczu w odległości nie mniejszej niż 0,50 m od krawędzi jezdni. Wysokość umieszczania znaków (dolnej krawędzi lub najniżej położonego jej punktu) powinna wynosić 2,2 m. Przez niżej umieszczony znak rozumieć należy również dodatkowe tabliczki pod znakami.



Jeżeli ze względów lokalnych zaistnieje konieczność zastosowania dwóch znaków na jednym słupku, można je umieszczać zgodnie z rysunkiem



Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni. Jeśli znaki umieszczone są na łukach poziomych odchylenie tarczy znaku należy skorygować zależnie od wielkości promienia oraz od jego kierunku. Znak powinien być widoczny z odległości umożliwiającej kierującym pojazdami jego spostrzeżenie, odczytanie i prawidłową reakcję oprócz czynników decydujących o widoczności znaku.



Zasady stosowania oznakowania, urządzeń BRD i prowadzenia robót

1. Oznakowanie na czas robót należy wykonać i ustawić zgodnie z wymogami rozporządzenia w sprawie „Szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa

ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach załącznik 1-4". Znaki zastosowane do oznakowania robót muszą być o jedną grupę wielkości wyższą niż stosowane na danym odcinku drogi.

2. W zastosowanym na czas robót oznakowaniu i urządzeniach BRD lica znaków (tablic) powinny być wykonane z folii odblaskowej typu 2 albo folii pryzmatycznej.

3. Znaki muszą spełniać wymagania odblaskowości i barw określone w rozporządzeniu o znakach i sygnałach drogowych.

4. Dopuszcza się wykonywanie badań kontrolnych ww. parametrów np. przez organ zarządzający ruchem lub nadzór budowy.

5. Nie dopuszcza się do stosowania znaków posiadających ślady zużycia takie jak zabrudzenia, zarysowania folii, wyblakłe barwy, wygięte tarcze.

6. Do czasowego oznakowania poziomego wykonanego na warstwie ścieralnej należy stosować technologie nietrwałe, łatwe do usunięcia z nawierzchni niepozostawiające żadnych śladów. Nie dopuszcza się zamalowywania czarną farbą likwidowanego oznakowania.

7. Dla robót długotrwałych dla przewiązek zlokalizowanych w oparciu o powyższe Wytyczne należy przy projektowaniu stosować się do warunków zawartych w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Parametry geometryczne projektowanych przewiązek/odcinków przełożenia ruchu powinny być adekwatne do prędkości i klasy drogi, dla której projektowana jest dana przewiązka.

8. Dopuszcza się stosowanie przyczep wyposażonych w tablicę lub znaki zmiennej treści zamiast znaków konwencjonalnych, o ile urządzenie to posiada niezbędną ocenę techniczną wystawioną w kraju producenta przez akredytowaną jednostkę badawczą uznaną w UE.

9. Oznakowanie istniejące, kolidujące z projektowanym na czas robót należy bezwzględnie każdorazowo zastępować w sposób nie powodujący uszkodzenia lica znaku, ani obniżenia jego parametrów technicznych. Do unieważniania lub zmian treści na znakach miejscowości i kierunku należy używać nieinwazyjnych rozwiązań.

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

1) w przypadku drogi klasy A i S:

a) 3,50 m – dla jednego pasa ruchu,

b) dla ruchu dwukierunkowego wymagane jest sporządzenie indywidualnego projektu organizacji ruchu, w którym szerokości pasów ruchu zostaną ustalone zgodnie z wymogami rozporządzenia, o którym jest mowa w pkt 1 poz. 2,

2) w przypadku drogi klasy GP:

a) 3,00 m - dla jednego pasa ruchu,

b) 6,00m - dla ruchu dwukierunkowego,

3) w przypadku drogi klasy G i dróg niższych klas - 2,9 m - dla jednego pasa ruchu, przy prędkości do 60 km/h.

11. Znaki typu F-21 należy wykonać zgodnie z wymogami konstrukcji znaków drogowych pionowych zawartymi w rozporządzeniu w sprawie znaków i sygnałów drogowych.
12. W każdym przypadku podanym w niniejszym Katalogu należy dążyć do minimalizacji długości odcinków wyłączonych z ruchu (minimalizacji utrudnień w ruchu).
13. Krawędź robót od strony pasa ruchu musi być wydzielona urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego. W przypadku konieczności oznakowania krawędzi utworzonej poprzez wykop wykonany równoległe do drogi, zaleca się dodatkowe zastosowanie linii krawędziowej oraz odpowiednio dobranych drogowych barier ochronnych również w przypadku, gdy przy jezdni występuje inna niepodatna przeszkoda, mogąca stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, wymagająca zabezpieczenia barierą ochronną taką jak np. ścianka szczelna, podpora realizowanego obiektu etc.
14. Każdorazowo należy wymagać wyznaczenia strefy zapewniającej możliwość czyszczenia kół pojazdów wyjeżdżających z placu budowy na drogę.
15. Fałę świetlną stosuje się między innymi do wyznaczenia granicy obszaru prowadzonych robót w pasie drogowym. Tworzą ją tablice kierujące typu U-21 z umieszczonymi nad nimi światłami ostrzegawczymi U-35 koloru żółtego. Tablice kierujące powinny być ustawione w odległości maksymalnie co 5,00 m o skosie od 1:5 do 1:20. Światła U-35 tworzące efekt fali świetlnej spełniające normę PN-EN 12352, przy normalnej przejrzystości powietrza powinny być widoczne z odległości co najmniej 250 m oraz zapalać się i gasnąć z częstotliwością 90 ± 30 cykli na minutę o podziale cyklu 1:1.
16. Pojazdy przystosowane do wykonywania robót na drodze (prac porządkowych, remontów, itp.) powinny być wyposażone w:
 - 1) lampę ostrzegawczą ze światłem żółtym błyskowym spełniającą normę PN-EN 12352,
 - 2) tablicę U-26a lub U-26b, umieszczoną z tyłu pojazdu.



17. Na drogach klasy A i S oraz GP dwujezdniowych stosuje się pojazdy, w tym przyczepki, zabezpieczające pracowników wyposażone 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. Urządzenia te należy stosować w miejscach lokalizacji pojazdów zabezpieczających najbliższych obszarowi robót (z wyłączeniem dróg jednojezdniowych oraz dróg dwujezdniowych w obszarach zabudowanych).



18 Na czas wdrażania oraz usuwania oznakowania i urządzeń brd należy stosować pojazdy zabezpieczające określone w pkt 17.

19. Kierunek grotu „strzałki” na tablicach U-26 synchronizuje się ze znakiem C-9 poprzez elektryczne sterowanie pilotem. Przyczepy z poduszkami zderzeniowymi należy montować zgodnie z instrukcją producenta.

20. Stosowanie tablic „przejdź drugą stroną ulicy/drogi” możliwe jest, jeśli po drugiej stronie występuje chodnik (ruch pieszych zgodnie z prawem o ruchu drogowym) – w przeciwnym razie na długości odcinka robót należy zabezpieczyć po drugiej stronie ruch pieszych (np. tymczasowy chodnik, wygrozdzenie pobocza dla pieszych, itp.) Przy stosowaniu ruchu wahadłowego należy przy kierowaniu ruchem uwzględnić ruch pieszych. Dla robót długotrwałych przy przerwaniu istniejącego ciągu chodnika dla zabezpieczenia ruchu pieszych należy wykonać bezpieczne rozwiązania dla pieszych (np. chodnik tymczasowy).

21. Tablice i znaki zmiennej treści (VMS) można stosować w zależności od sytuacji (np. w porze nocnej) pod warunkiem, że będą one spełniać parametry określone w obowiązujących przepisach.

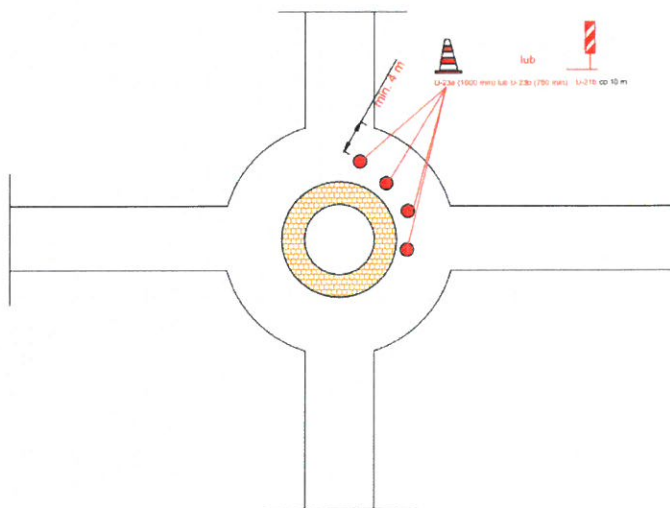
22. Z wykazanych na typowych schematach organizacji ruchu niniejszego Katalogu możliwościach zastosowania alternatywnych urządzeń zabezpieczających, należy przekreślić te, które nie zostaną zastosowane.

23. W przypadku występowania alternatywnego sposobu odwołania ograniczeń dotyczących znaków zakazu, należy na schemacie zaznaczyć (określić) zastosowane rozwiązanie.
24. W przypadku prowadzenia prac na drogach dwujezdniowych z co najmniej 2 pasami ruchu należy stosować schemat czasowej organizacji ruchu wyłącznie dla 1 strony jezdni (nie stosować podczas prowadzenia prac naprzemiennie zajęcia zewnętrznej i wewnętrznej strony jezdni). Realizować roboty i czynności (np. badania, przeglądy) ciągiem dla jednej strony jezdni, a dopiero po zakończeniu odcinka roboczego należy przejść na stronę drugą po zmianie oznakowania.
25. Rozwiązania nie objęte przedmiotowym opracowaniem wymagają przedłożenia indywidualnego projektu czasowej organizacji ruchu.

Każda zastosowana typowa, zatwierdzona przez organ zarządzający ruchem organizacja ruchu wg niniejszego Katalogu musi być uprzednio zgłoszona przez jednostkę wprowadzającą organizację ruchu (np. zarządcę drogi) do właściwego organu zarządzającego ruchem oraz właściwego komendanta Policji, na co najmniej 24 godziny wcześniej w przypadku jednorazowo prowadzonych robót związanych z utrzymaniem drogi niewymagających całkowitego zamknięcia jezdni dla ruchu pojazdów samochodowych, które wymagają zmian w organizacji ruchu wyłącznie w czasie wykonywania czynności i 7 dni wcześniej przed rozpoczęciem robót pozostałych.

INNE ROZWIĄZANIA W ZAKRESIE SCHEMATÓW

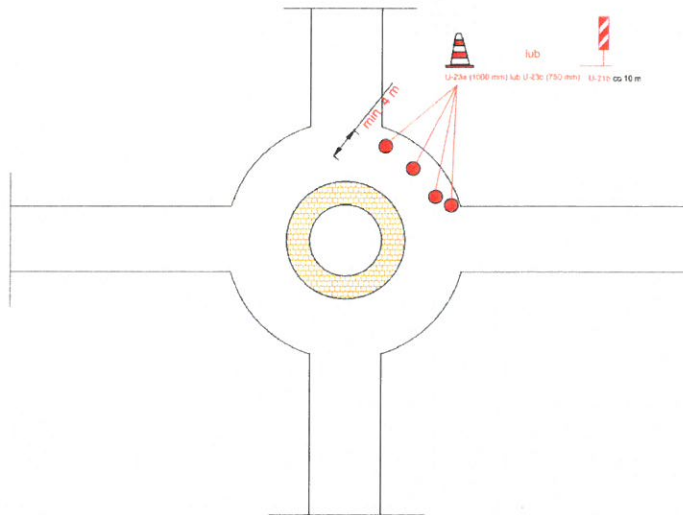
Zabezpieczenie wewnętrznej strony ronda na czas prac interwencyjnych krótkotrwałych.



Schemat przeznaczony do krótkotrwałego zabezpieczenia prac interwencyjnych krótkotrwałych na wewnętrznej stronie ronda które wymagają natychmiastowej interwencji.

Do zabezpieczenia należy użyć pachołków drogowych U23a (1000mm) lub U23b(750 mm) lub tablic kierujących U-21 w rozstawie co 10 metrów. Należy pozostawić pas ruchu dla pojazdów o minimalnej szerokości do 4 metrów.

Zabezpieczenie zewnętrznej strony ronda na czas prac interwencyjnych krótkotrwałych.

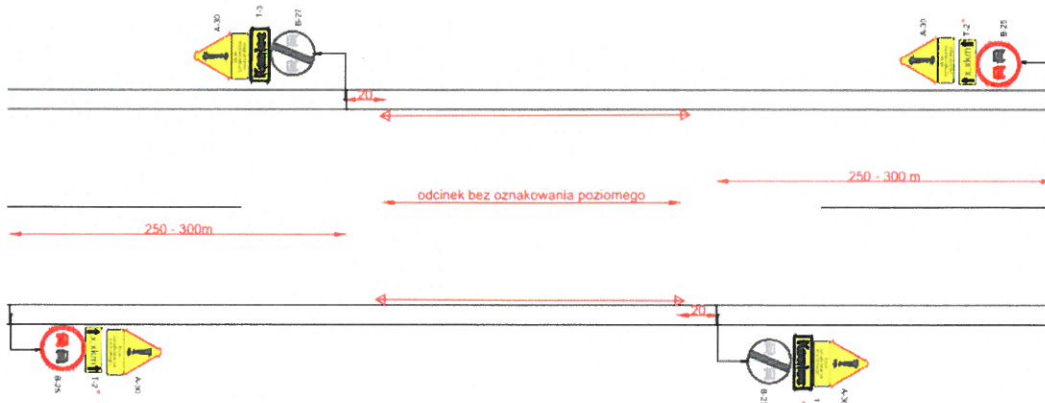


Schemat przeznaczony do krótkotrwałego zabezpieczenia prac interwencyjnych krótkotrwałych zewnętrznej strony ronda które wymagają natychmiastowej interwencji.

Do zabezpieczenia należy użyć pachołków drogowych U23a (1000mm) lub U23b(750 mm) lub tablic kierujących U-21 w rozstawie co 10 metrów. Należy pozostawić pas ruchu dla pojazdów o minimalnej szerokości do 4 metrów.

Brak oznakowania poziomego. Przekrój 1x2 obszar niezabudowany.

Schemat przeznaczony do zabezpieczenia odcinków dróg na których nie wprowadzono z przyczyn technologicznych oznakowania poziomego (np. po remontach nawierzchni itd.), a na których został dopuszczony ruch pojazdów.



Do zabezpieczenia odcinka należy użyć znaków drogowych B-25 (zakaz wyprzedzania) ostrzegawczych A-30 (inne niebezpieczeństwo) z tabliczkami T2 „Brak oznakowania poziomego” i „długość odcinka na którym występuje niebezpieczeństwo”. Do odwołania zakazu należy użyć zestawu znaków - A-30 „inne niebezpieczeństwo”, T-2 „brak oznakowania poziomego”, T-3 „koniec” i B-27 „koniec zakazu wyprzedzania”

Schematy na awaryjne wygrodzenie pobocza (np. uszkodzenie bariery)

W takim przypadku należy zastosować schematy oznakowania dla dróg jednojezdniowych oraz dróg dwujezdniowych poza terenem zabudowanym. W przypadku uszkodzenia drogowej bariery ochronnej oraz

braku jej ciągłości konieczne jest zastosowanie dodatkowego oznakowania w tym ograniczenia prędkości wynikającego z braku ciągłości urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zasady organizacji ruchu w czasie przebywania pracowników w pasie drogowym.

- Znaki aktywne na pojazdach, pojazdy zabezpieczające i znaki ostrzegawcze muszą być lokalizowane w miejscach gwarantujących ich dostrzegalność i rozpoznawalność z odległości pozwalającej na odpowiednio wczesne reagowanie.
- Umiejscowienie oznakowania miejsca prowadzenia robót powinno być uzależnione od wielkości ruchu na drodze. Lokalizacja znaków aktywnych na przyczepkach lub samochodach powinna umożliwić użytkownikom drogi – kierowcom - podjęcie właściwej decyzji, włącznie z ewentualnym zatrzymaniem pojazdu przed przeszkodą.
- Znaki aktywne, urządzenia sygnalizacyjne i ostrzegawcze oraz znaki pionowe stosowane do oznakowania robót drogowych powinny być dobrej, jakości, czyste i czytelne, ich funkcjonowanie, odblaskowość i natężenie sygnałów świetlnych powinna być zgodna z wymaganiami zawartymi w przepisach. Nie dopuszcza się do stosowania urządzeń BRD zniszczonych uszkodzonych, niesprawnych a znaków wyblakłych, porysowanych, powyginanych itp.
- Pojazd zabezpieczający (pierwszy od strony najazdowej) powinien być wyposażony w tablice zamykające U-26a.
- Każdy pojazd wykonujący prace na placu budowy powinien być zaopatrzony w pulsujące światło ostrzegawcze koloru pomarańczowego.
- Lampy wczesnego ostrzegania zamocowane na tablicach U-26 to lampy LED lub xenonowe, pulsujące, koloru żółtego, średnicy min. 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 powinien być tak dobrany, aby sygnał był widoczny zarówno w dzień jak i w nocy z odległości 1000 metrów w przypadków tablic dużych (U-26a) a 500 metrów w przypadku tablic małych (U-26b).

Ogólne zasady BHP przy wykonywaniu typowych prac w czasie ruchu drogowego

Uwagi ogólne

1. Czynności przy wykonywaniu typowych prac w czasie ruchu drogowego obejmujące sieć dróg administrowanych przez GDDKiA powinny być wykonywane zgodnie z:
 - Zarządzeniem nr 56 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 17 listopada 2015r. w sprawie wytycznych dokonywania objazdów dróg krajowych
 - Zarządzeniem nr 1 Dyrektora Generalnego Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 29.01.2018 r. zmieniające zarządzenie w sprawie używania pojazdów w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad
 - Zarządzeniem nr 6 Dyrektora Generalnego Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 2 sierpnia 2017r. zmieniające zarządzenie w sprawie wykazu prac wykonywanych przez pracowników GDDKiA, które powinny być wykonywane przez co najmniej dwie osoby, oraz ustalenia wykazu prac szczególnie niebezpiecznych.
2. Kierujący zobowiązany jest do prowadzenia samochodu służbowego z należytą ostrożnością, a więc do przedsięwzięcia takich czynności, które ze sztuką i techniką prowadzenia pojazdów samochodowych są

obiektywnie niezbędne do zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a także do powstrzymania się od czynności, które mogłyby to bezpieczeństwo zmniejszyć.

3. Kierujący samochodem służbowym musi być wypoczęty, zdrowy, w dobrej kondycji fizycznej, któremu nie dolega nic co mogłoby pogorszyć sprawność w kierowaniu pojazdem podczas wykonywania czynności na drogach.
4. Pojazdy wykonujące czynności w obrębie jezdni winny być wyposażone w światła ostrzegawcze koloru żółtego oraz zestaw znaków niezbędnych do zabezpieczenia prac drogowych.
5. Znaki drogowe i urządzenia bezpieczeństwa ruchu wykorzystane do zabezpieczenia i oznakowania miejsc prowadzenia robót na drodze powinny być dobrze widoczne w dzień i w nocy oraz utrzymane w należytym stanie przez cały okres trwania prac. Zabezpieczenie i oznakowanie robót powinno być dostosowane do występujących utrudnień na drodze.

Czynności do wykonania przed rozpoczęciem typowych prac w czasie ruchu drogowego

Przed rozpoczęciem pracy należy:

1. Dokonać obsługi technicznej samochodu służbowego (sprawdzić stan techniczny) oraz sprawdzić i wyposażyć w sprzęt i oznakowanie niezbędne do zabezpieczenia prac na drodze.
2. Przed uruchomieniem samochodu służbowego kierujący powinien zapoznać się z instrukcją obsługi wydaną przez producenta pojazdu, jak również lampy ostrzegawczej i upewnić się, że zna działanie wszystkich tych urządzeń.
3. Pracownicy przed przystąpieniem do wykonania czynności na drogach bezwzględnie powinni mieć na sobie założone kamizelki ostrzegawcze, ubrania robocze bądź kurtkę całoroczną z elementami odblaskowymi.

UWAGA

W razie stwierdzenia jakichkolwiek uszkodzeń, czy usterek samochodu służbowego nie wolno podejmować pracy. Należy niezwłocznie powiadomić o takim fakcie swojego bezpośredniego przełożonego w celu szybkiej likwidacji zagrożenia. Po upewnieniu się, że zagrożenia zostały usunięte, pracownik może przystąpić do wykonania zadania.

Zasady i sposoby bezpiecznego wykonania typowych prac na drogach w czasie ruchu drogowego

1. Osoby wykonujące czynności na drogach podczas ruchu drogowego powinny być łatwo rozpoznawalne i widoczne z dostatecznej odległości, dlatego też winni być wyposażeni w środki ochrony indywidualnej, odzież i obuwie robocze przewidziane na określonych stanowiskach pracy.
2. Kamizelka ostrzegawcza powinna być koloru pomarańczowego i powinna posiadać elementy odblaskowe.
3. W sytuacji ograniczonej widoczności, poruszania się z prędkością mniejszą niż kolumny poruszających się po drodze pojazdów i innych uzasadnionych przypadkach kierujący samochodem służbowym powinien włączyć żółte światła błyskowe.
4. Kierujący, podczas wykonywania czynności, może nie stosować się do niektórych przepisów o ruchu pojazdów i ich postoju oraz niektórych znaków drogowych (zgodnie z przepisami art. 54 ustawy Prawo o ruchu drogowym) pod warunkiem włączenia światła błyskowych oraz upewnienia się, że został on zauważony przez innych uczestników ruchu. Kierujący w takim przypadku powinien zachować szczególną ostrożność.
5. Jednym z podstawowych elementów realizacji ostrożności przez kierującego jest upewnienie się, czy samochód służbowy nie będzie uniemożliwiał korzystania z drogi dla pozostałych uczestników ruchu (piesi, kierujący).

6. Kierujący samochodem służbowym powinien poruszać się z prędkością dostosowaną nie tylko do warunków drogowych, ale również do rodzaju wykonywanych czynności na drodze, z obserwacją pieszych i innych kierujących.

Czynności po zakończeniu kontroli

1. Uporządkować miejsce pracy i przywrócić zajmowany odcinek pasa do poprzedniego stanu użyteczności
2. Zdemontować oznakowania i zabezpieczenia
3. Zawiadomić bezpośredniego przełożonego o zakończeniu prac.
4. Kierujący samochodem służbowym po zakończeniu prac na drodze, ma obowiązek włączenia się do ruchu przy zachowaniu szczególnej ostrożności realizowanej przez intensywne śledzenie zmian zachodzących na drodze.
5. Po zakończeniu prac na drodze, kierujący samochodem służbowym powinien wyłączyć żółte światła błyskowe. Lampa ostrzegawcza powinna być wyłączona po bezpiecznym włączeniu się do ruchu.

Zasady postępowania w sytuacjach awaryjnych stwarzających zagrożenia dla życia lub zdrowia pracowników.

1. W razie wypadku przy pracy, w trakcie wykonywania prac na drodze należy w pierwszej kolejności udzielić pierwszej pomocy poszkodowanemu. Następnie zgłosić fakt wypadku przełożonemu – jeżeli stan pracownika na to pozwala. Gdy w wyniku zdarzenia poszkodowanych zostało więcej pracowników, wówczas każdy z nich ma obowiązek zawiadomić o wypadku.
2. W przypadku wypadku drogowego lub kolizji drogowej z udziałem samochodu służbowego, kierowca zobowiązany jest do niezwłocznego powiadomienia o tym fakcie komórki właściwej do spraw transportu.
3. W razie pożaru samochodu służbowego, należy wyłączyć zasilanie i postępować zgodnie z instrukcją na wypadek pożaru. W razie niemożności ugaszenia pożaru gaśnicą proszkową, będącą na wyposażeniu samochodu służbowego, należy ewakuować się w bezpieczne miejsce.

Czynności zabronione

1. Zabrania się kierować samochodem służbowym oraz wykonywania prac na drodze po spożyciu alkoholu, narkotyków oraz leków osłabiających zdolność reagowania.
2. Zabrania się palenia tytoniu podczas kierowania samochodem służbowym.
3. Zabrania się korzystania z telefonu komórkowego trzymając go w dłoni podczas prac na drodze w czasie ruchu drogowego.

UWAGA

1. W razie wątpliwości, co do zachowania warunków bezpieczeństwa pracy pracownik ma prawo przerwać pracę i zwrócić się do przełożonego o wyjaśnienie sytuacji.
2. W przypadku znalezienia się wobec bezpośredniego niebezpieczeństwa ma prawo powstrzymać się od wykonywania pracy. Pracownik w omawianej sytuacji zachowuje prawo do wynagrodzenia, nie może jednak odmówić podjęcia innej, równorzędnej pracy, gdy usunięcie zagrożenia przy poprzednio wykonywanej pracy nie jest możliwe.

STARSZY SPECJALISTA

mgr inż. Łukasz Wróbel



**p.o. Zastępcy Generalnego Dyrektora
Dróg Krajowych i Autostrad**

Grzegorz Dziedzina

Warszawa, 14-03-2022r.

DZS.WZR.4081.12.2021.MK

Dyrektorzy Oddziałów GDDKiA
według rozdzielnika

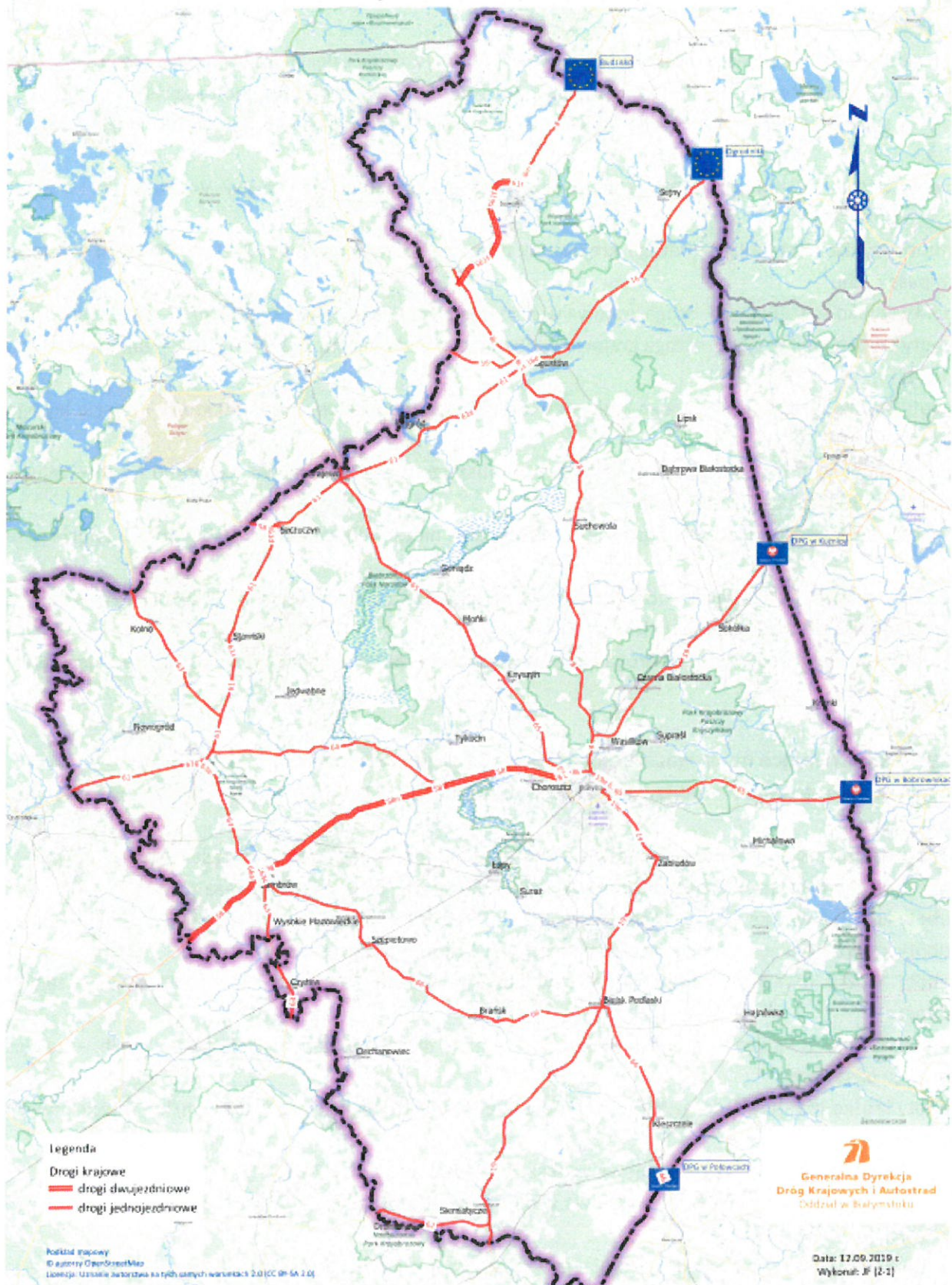
Szanowni Państwo Dyrektorzy,

w nawiązaniu do pisma znak DZS.WZR.4081.12.2021.MK z dnia 10.11.2021 r. w sprawie dopuszczenia stosowania uproszczonych projektów organizacji ruchu na potrzeby wykonywania przeglądów oraz wykonywania robót związanych z usunięciem usterek, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zaleca, aby w Oddziale były opracowane i zatwierdzone uproszczone projekty organizacji ruchu, które będą mogły być udostępniane wykonawcom do wykorzystania. Należy przy tym podkreślić, że wspomniane projekty zgodnie z rozporządzeniem 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), mogą być wykorzystywane jedynie do robót związanych z utrzymaniem dróg niewymagających całkowitego zamknięcia jezdni dla ruchu pojazdów samochodowych, które wymagają zmian w organizacji ruchu wyłącznie w czasie wykonywania czynności. Przypominamy, że do takich robót można również zaliczyć prace dotyczące usuwania usterek, stwierdzonych podczas przeglądów w okresie rękojmi lub gwarancji.

Do sporządzenia ww. projektów należy wykorzystywać zasady zawarte w Zarządzeniu nr 52 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 23 grudnia 2020 r. w sprawie typowych schematów oznakowania robót oraz pomiarów diagnostycznych prowadzonych w pasie drogowym.

Z poważaniem

Grzegorz Dziedzina



SPIS RYSUNKÓW

Roboty szybko postępujące na drogach ekspresowych i drogach krajowych

- 1.1. Roboty szybko postępujące – droga ekspresowa o przekroju 2x2 V=120 km/h – zajęcie pobocza/pasa awaryjnego
- 1.2. Roboty szybko postępujące – droga ekspresowa 2x2 V=120 km/h – zajęcie prawego pasa ruchu
- 1.3. Roboty szybko postępujące – droga ekspresowa 2x2 V=120 km/h – zajęcie lewego pasa ruchu
- 1.4. Roboty szybko postępujące – droga krajowa w obszarze niezabudowanym 2x2 V=100 km/h – zajęcie pobocza
- 1.5. Roboty szybko postępujące – droga krajowa w obszarze niezabudowanym 2x2 V=100 km/h – zajęcie prawego pasa ruchu
- 1.6. Roboty szybko postępujące – droga krajowa w obszarze niezabudowanym 2x2 V=100 km/h – zajęcie lewego pasa ruchu
- 1.7. Roboty szybko postępujące – droga krajowa w obszarze zabudowanym 2x2 V=50 km/h – zajęcie pobocza
- 1.8. Roboty szybko postępujące – droga krajowa w obszarze zabudowanym 2x2 V=50 km/h – zajęcie prawego pasa ruchu
- 1.9. Roboty szybko postępujące – droga krajowa w obszarze zabudowanym 2x2 V=50 km/h – zajęcie lewego pasa ruchu
- 1.10. Roboty szybko postępujące – droga krajowa w obszarze niezabudowanym 1x2 V=90 km/h – zajęcie pobocza/chodnika oraz części pasa ruchu
- 1.11. Roboty szybko postępujące – droga krajowa w obszarze niezabudowanym 1x2 V=90 km/h – zajęcie pasa ruchu
- 1.12. Roboty szybko postępujące – droga krajowa w obszarze zabudowanym 1x2 V=50 km/h – zajęcie pobocza/chodnika oraz części pasa ruchu
- 1.13. Roboty szybko postępujące – droga krajowa w obszarze zabudowanym 1x2 V=50 km/h – zajęcie pasa ruchu

Roboty krótko trwające na drogach ekspresowych i drogach krajowych

- 2.1. Roboty krótko trwające – droga ekspresowa o przekroju 2x2 V=120 km/h – zajęcie pobocza/pasa awaryjnego
- 2.2. Roboty krótko trwające – droga ekspresowa 2x2 V=120 km/h – zajęcie prawego pasa ruchu
- 2.3. Roboty krótko trwające – droga ekspresowa 2x2 V=120 km/h – zajęcie lewego pasa ruchu
- 2.4. Roboty krótko trwające – droga ekspresowa 2x2 V=120 km/h – zajęcie pasa wyłączenia
- 2.5. Roboty krótko trwające – droga ekspresowa 2x2 V=120 km/h – zajęcie pasa włączenia
- 2.6. Roboty krótko trwające – droga krajowa w obszarze niezabudowanym 2x2 V=100 km/h – zajęcie pobocza
- 2.7. Roboty krótko trwające – droga krajowa w obszarze niezabudowanym 2x2 V=100 km/h – zajęcie prawego pasa ruchu
- 2.8. Roboty krótko trwające – droga krajowa w obszarze niezabudowanym 2x2 V=100 km/h – zajęcie lewego pasa ruchu
- 2.9. Roboty krótko trwające – droga krajowa w obszarze zabudowanym 2x2 V=50 km/h – zajęcie pobocza
- 2.10. Roboty krótko trwające – droga krajowa w obszarze zabudowanym 2x2 V=50 km/h – zajęcie prawego pasa ruchu
- 2.11. Roboty krótko trwające – droga krajowa w obszarze zabudowanym 2x2 V=50 km/h – zajęcie lewego pasa ruchu

- 2.12. Roboty krótko trwające – droga krajowa w obszarze niezabudowanym 1x2 V=90 km/h – zajęcie pobocza/chodnika oraz części pasa ruchu
- 2.13. Roboty krótko trwające – droga krajowa w obszarze niezabudowanym 1x2 V=90 km/h – zajęcie pasa ruchu
- 2.14. Roboty krótko trwające – droga krajowa w obszarze zabudowanym 1x2 V=50 km/h – zajęcie pobocza/chodnika oraz części pasa ruchu
- 2.15. Roboty krótko trwające – droga krajowa w obszarze zabudowanym 1x2 V=50 km/h – zajęcie pasa ruchu

Roboty szybko postępujące na rondach

- 3.1. Roboty szybko postępujące – rondo na drodze krajowej – zajęcie wewnętrznej strony powierzchni ronda
- 3.2. Roboty szybko postępujące – rondo na drodze krajowej – zajęcie zewnętrznej strony powierzchni ronda

Przeglądy gwarancyjne na drogach ekspresowych

- 4.1 Przeglądy gwarancyjne - droga ekspresowa o przekroju 2x2 V=120 km/h – zajęcie pobocza/pasa awaryjnego
- 4.2 Przeglądy gwarancyjne – droga ekspresowa 2x2 V=120 km/h – zajęcie prawego pasa ruchu
- 4.3 Przeglądy gwarancyjne – droga ekspresowa 2x2 V=120 km/h – zajęcie lewego pasa ruchu

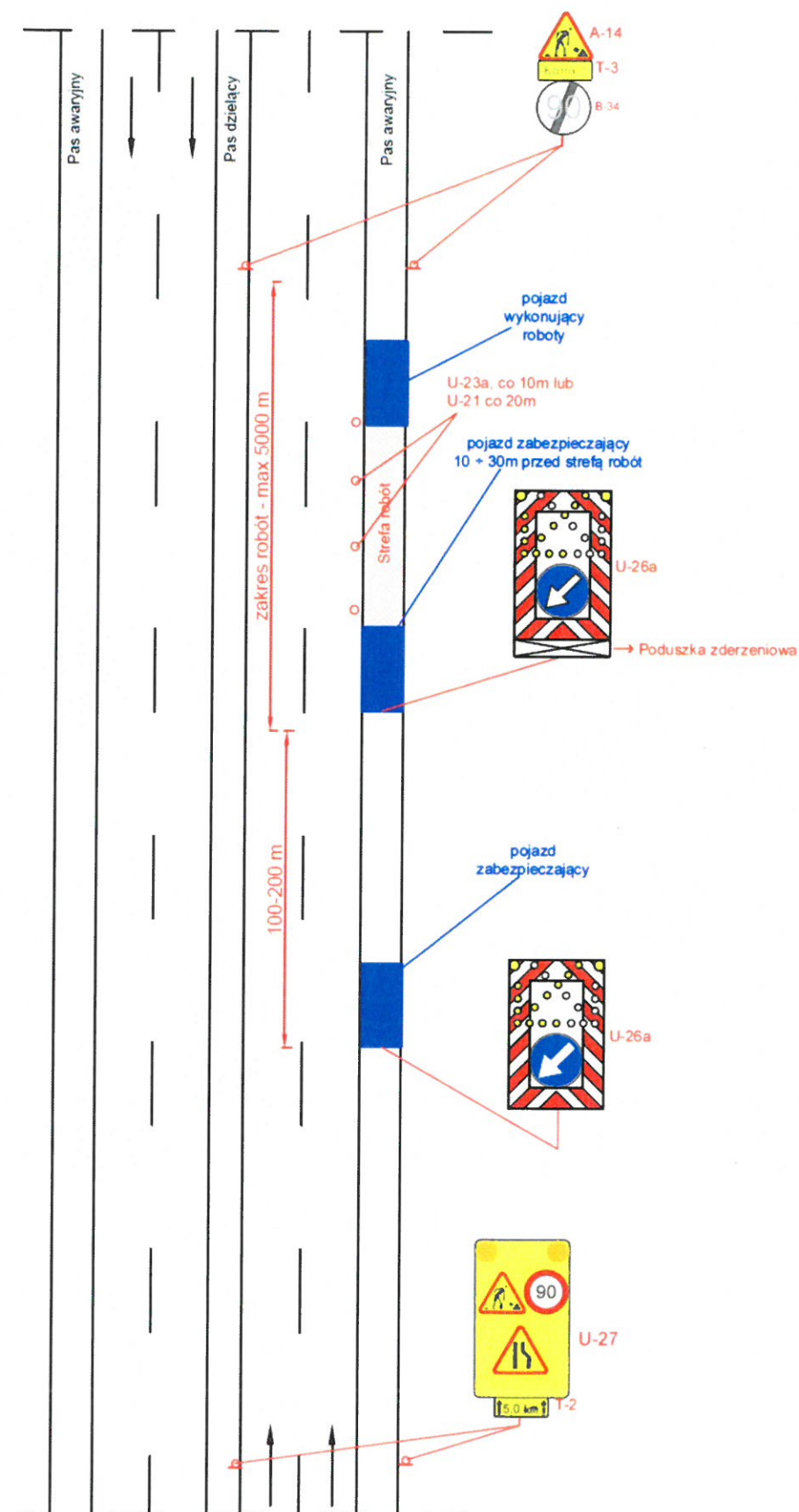
Awaryjne ustawienie oznakowania (np. uszkodzenie bariery drogowej)

- 5.1 Awaryjne ustawienie oznakowania – droga o przekroju 2x2 V \geq 100 km/h – zajęcie części pasa dzielącego
- 5.2 Awaryjne ustawienie oznakowania – droga o przekroju 2x2 V \geq 100 km/h – zajęcie pobocza lub pasa awaryjnego
- 5.3 Awaryjne ustawienie oznakowania - droga krajowa w obszarze niezabudowanym 1x2 V=90 km/h
- 5.4 Awaryjne ustawienie oznakowania – droga o przekroju 2x2 V \geq 100 km/h – zajęcie pasa lewego
- 5.5 Awaryjne ustawienie oznakowania – droga o przekroju 2x2 V \geq 100 km/h – zajęcie pasa prawego

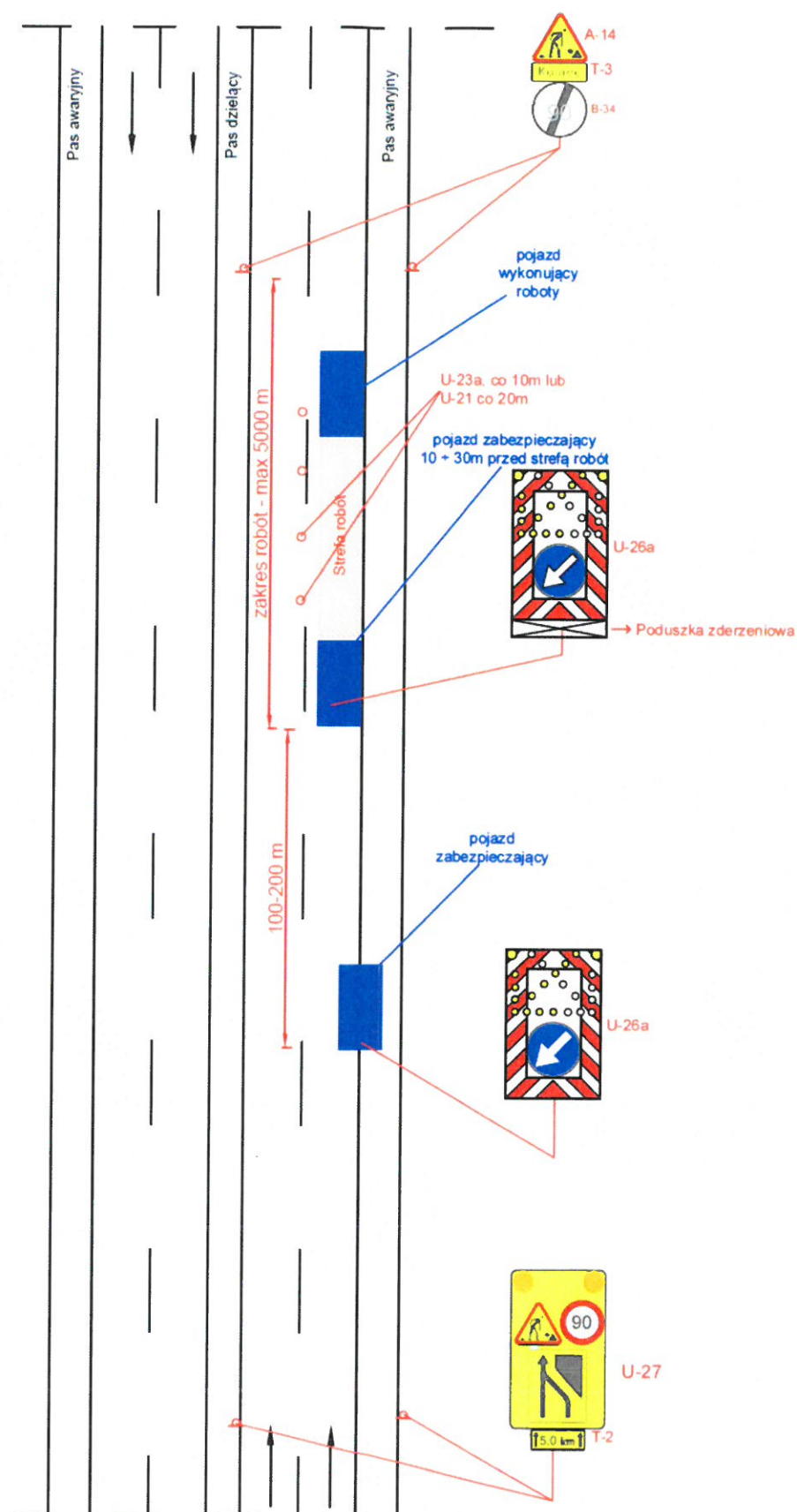
Roboty długotrwałe

- 6.1 Roboty długotrwałe – droga o przekroju 2x2 V \geq 100 km/h – zajęcie pasa awaryjnego lub pobocza
- 6.2 Roboty długotrwałe - droga o przekroju 2x2 V \geq 100 km/h – zajęcie pasa lewego
- 6.3 Roboty długotrwałe – droga o przekroju 2x2 V \geq 100 km/h – zajęcie pasa prawego
- 6.4 Roboty długotrwałe - droga krajowa w obszarze niezabudowanym 1x2 V=90 km/h – zajęcie pobocza lub chodnika
- 6.5 Roboty długotrwałe - droga krajowa w obszarze niezabudowanym 1x2 V=90 km/h – zajęcie pasa ruchu oraz pobocza lub chodnika

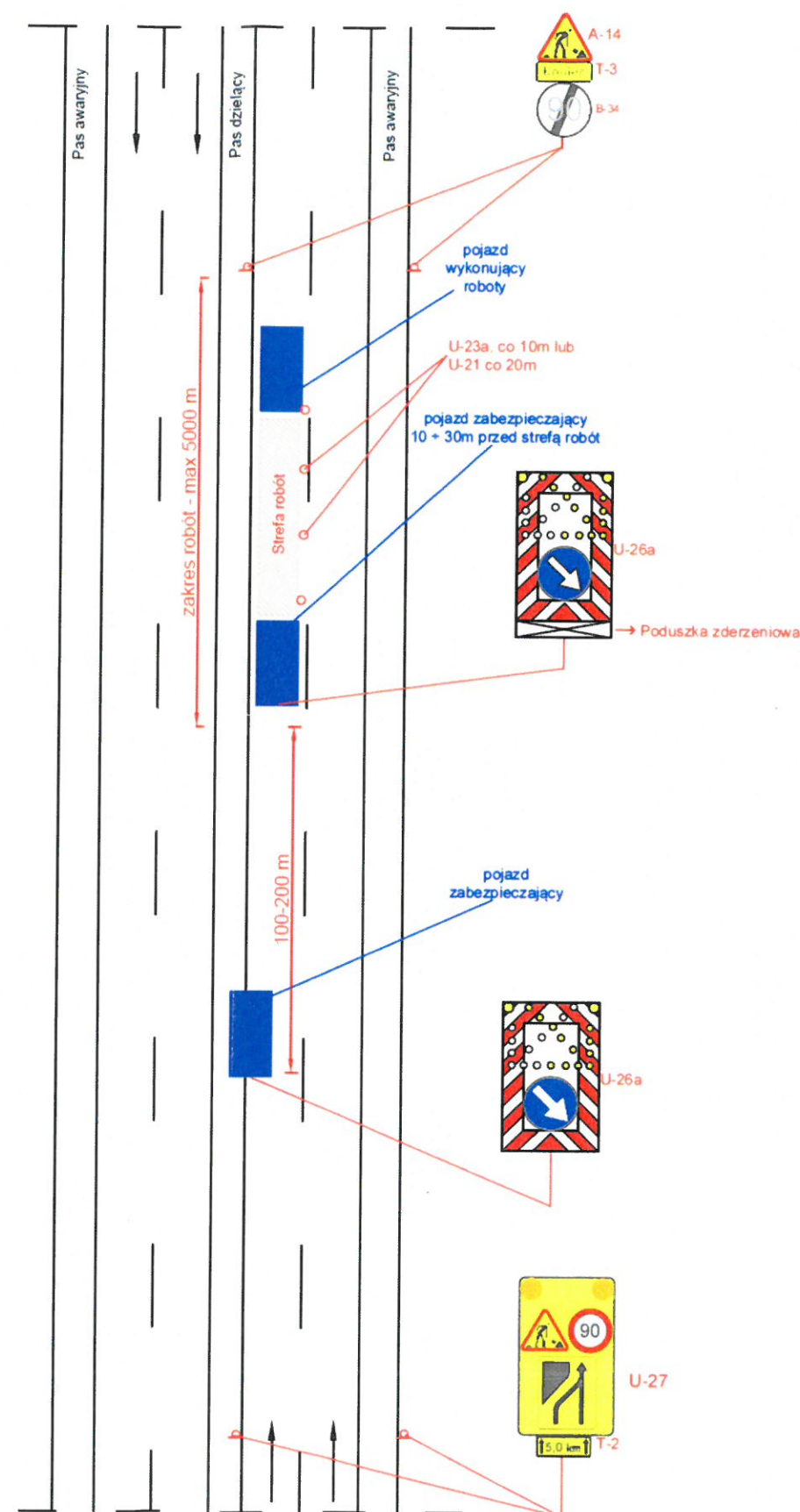
1.1. Roboty szybko postępujące – droga ekspresowa o przekroju 2x2
V=120 km/h – zajęcie pobocza/pasa awaryjnego



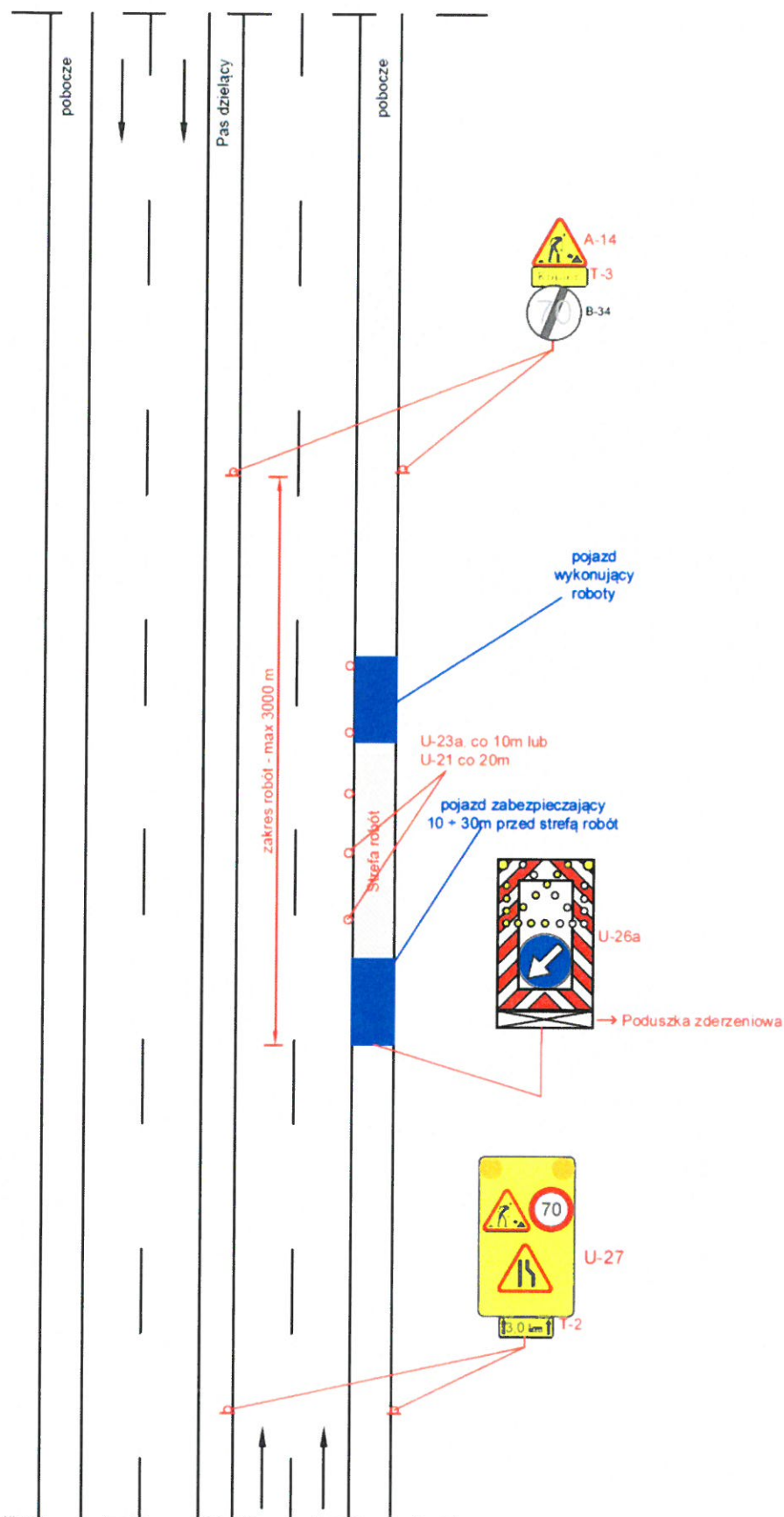
1.2. Roboty szybko postępujące – droga ekspresowa 2x2 V=120 km/h –
zajęcie prawego pasa ruchu



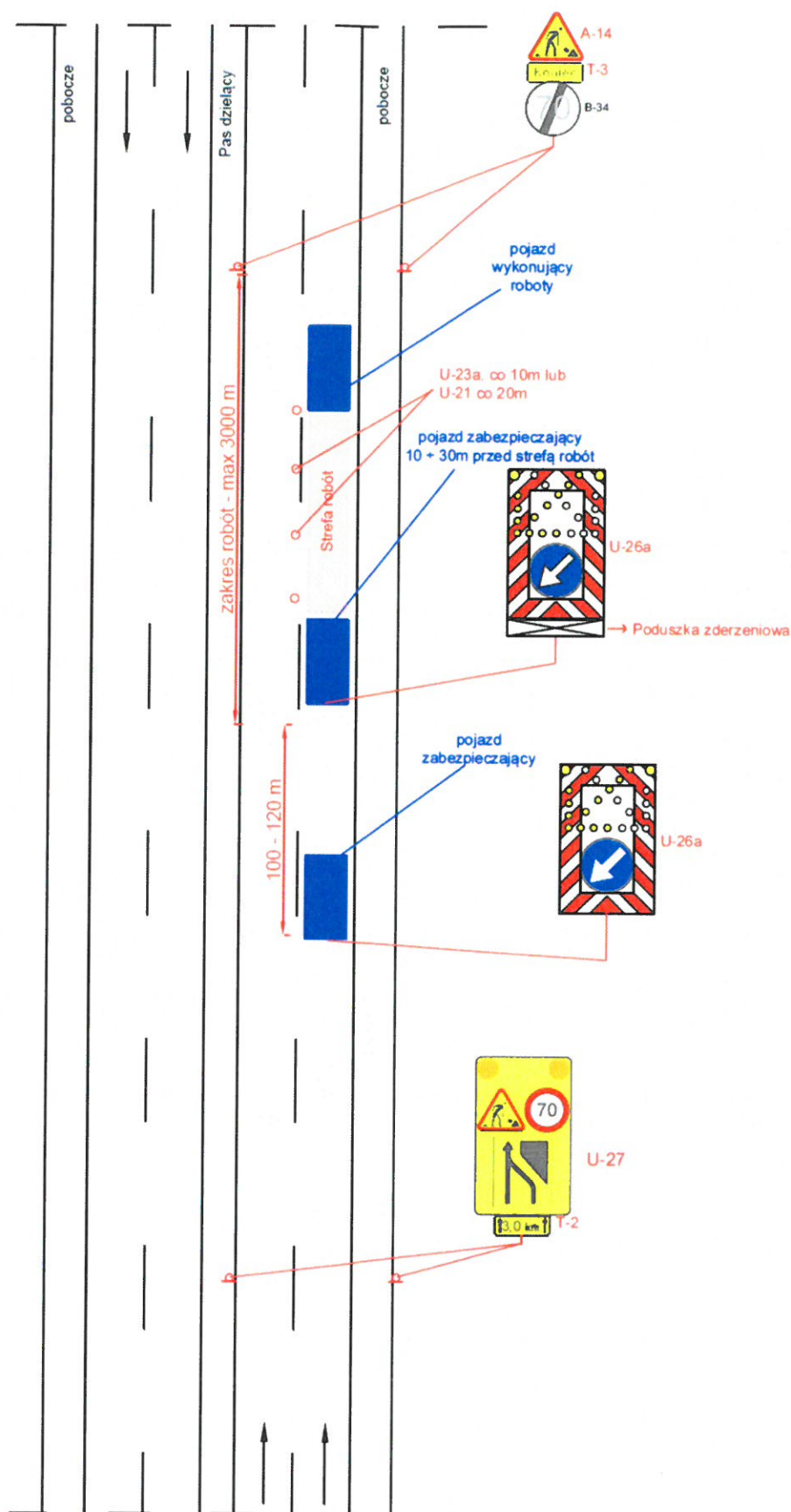
1.3 Roboty szybko postępujące – droga ekspresowa 2x2 V=120 km/h –
zajęcie lewego pasa ruchu



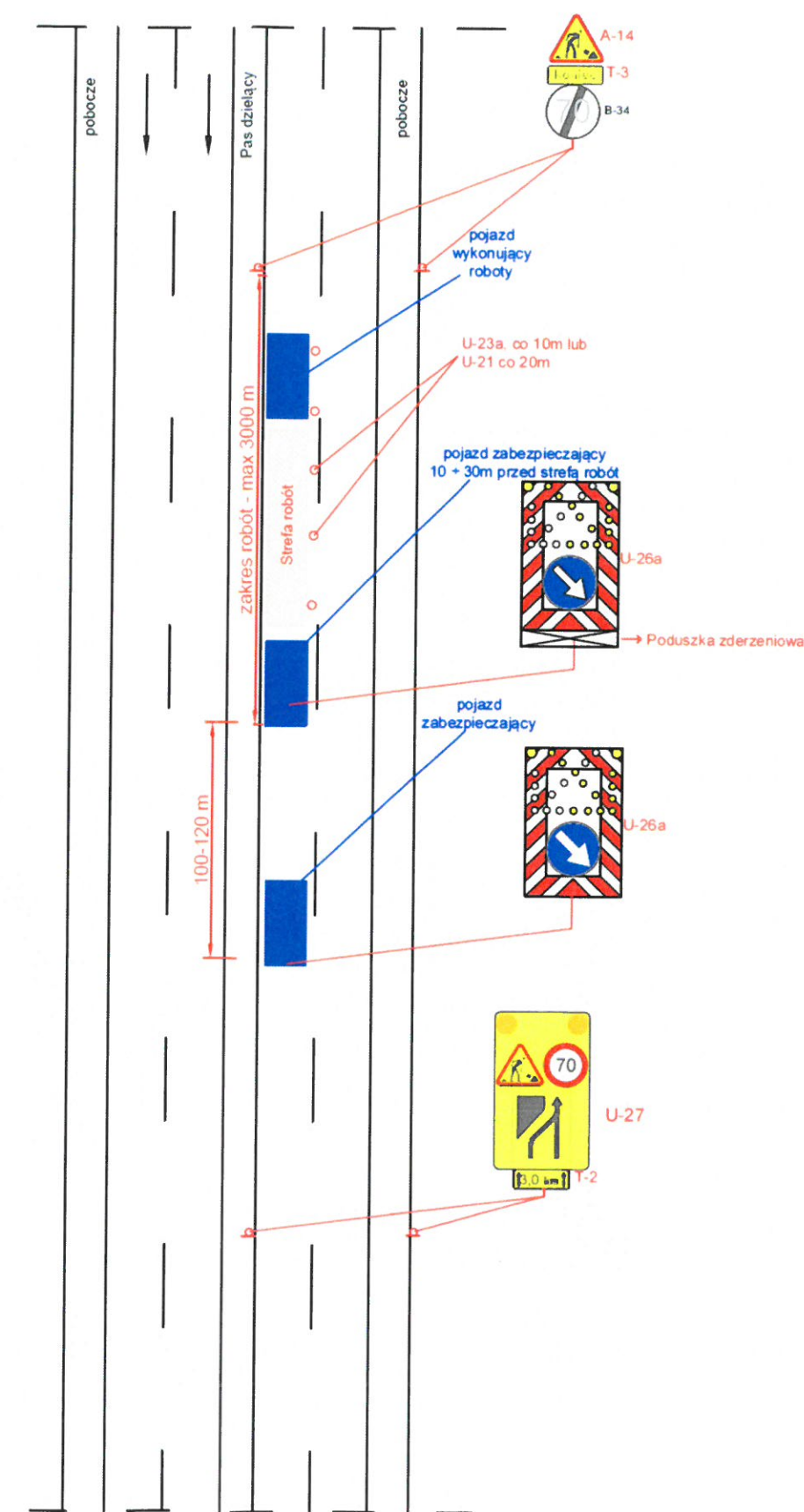
1.4 Roboty szybko postępujące – droga krajowa w obszarze niezabudowanym 2x2 V=100 km/h – zajęcie pobocza



1.5 Roboty szybko postępujące – droga krajowa w obszarze niezabudowanym 2x2 V=100 km/h – zajęcie prawego pasa ruchu

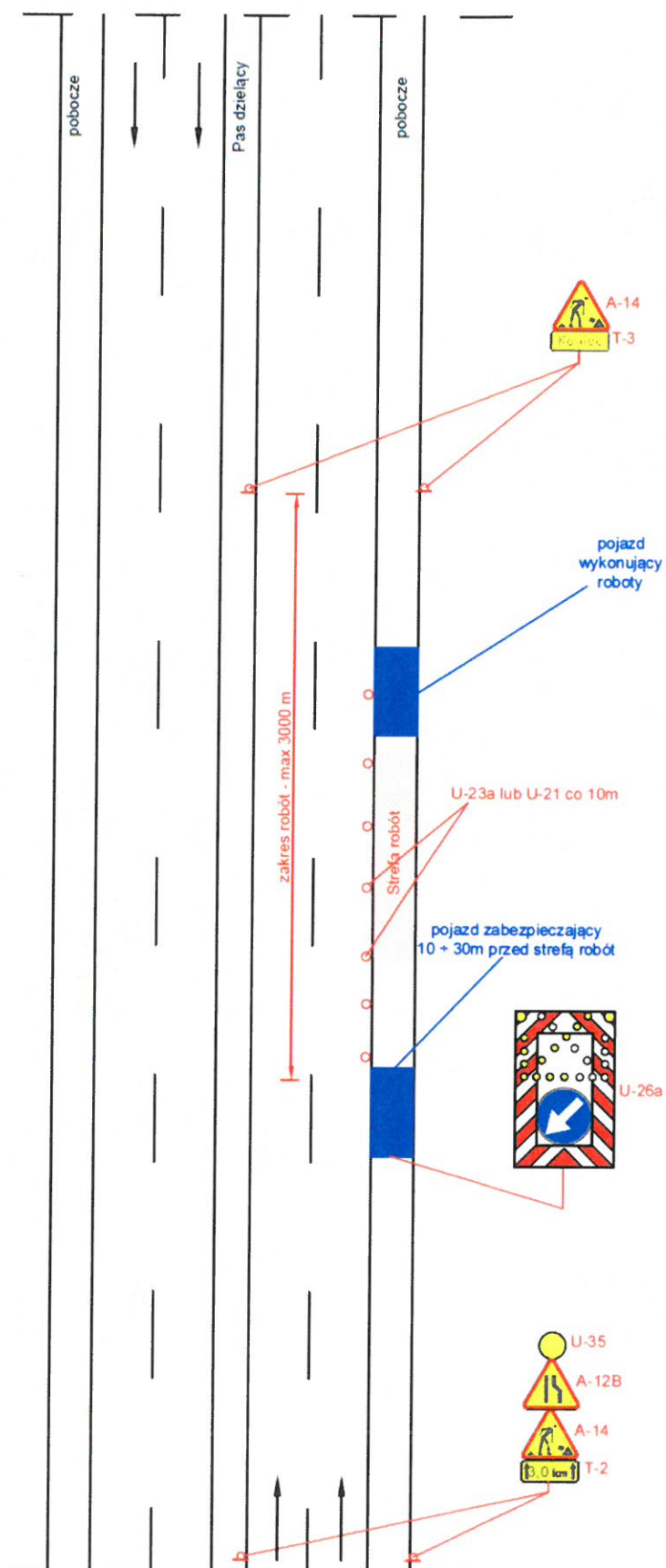


1.6 Roboty szybko postępujące – droga krajowa w obszarze niezabudowanym 2x2 V=100 km/h – zajęcie lewego pasa ruchu

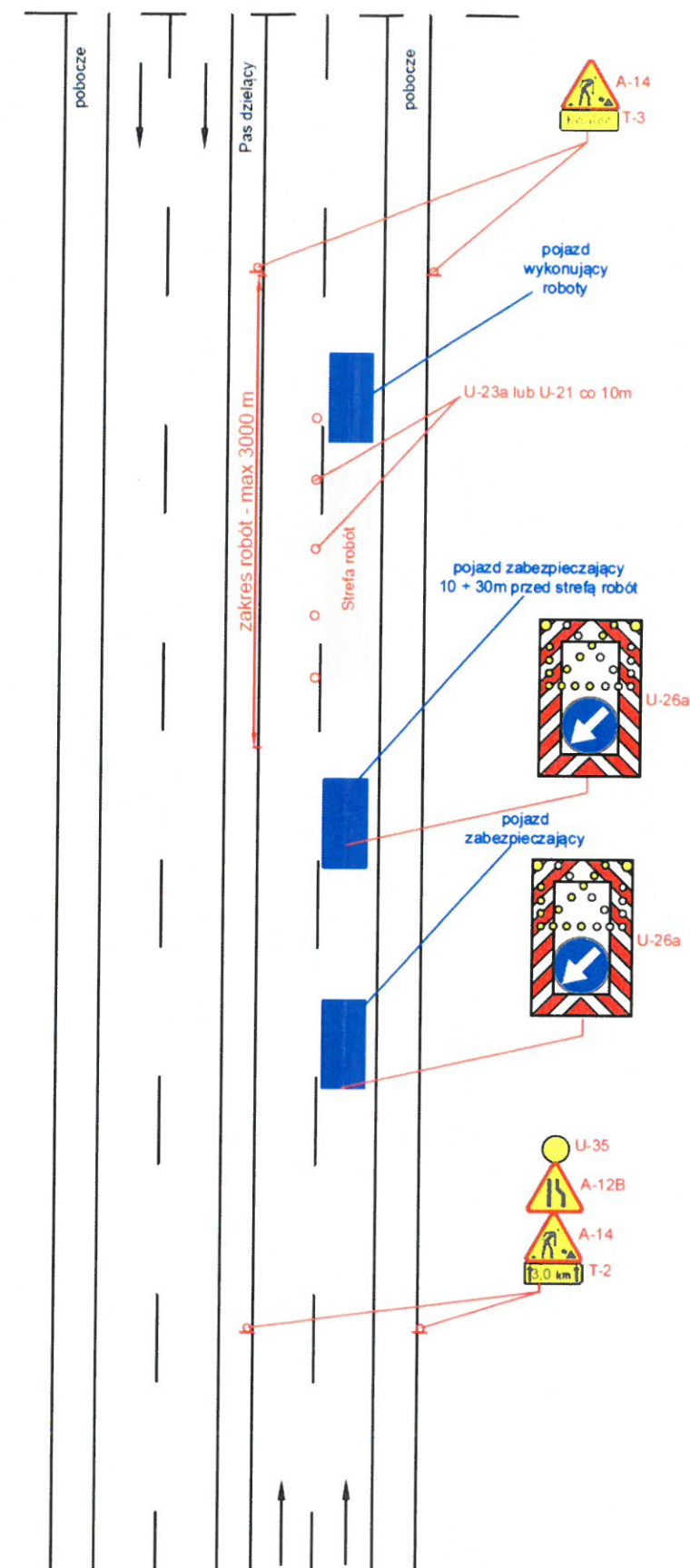


Uproszczony projekt organizacji ruchu na potrzeby wykonywania przeglądów oraz wykonywania robót związanych z usunięciem usterek Oddział GDDKiA w Białymstoku

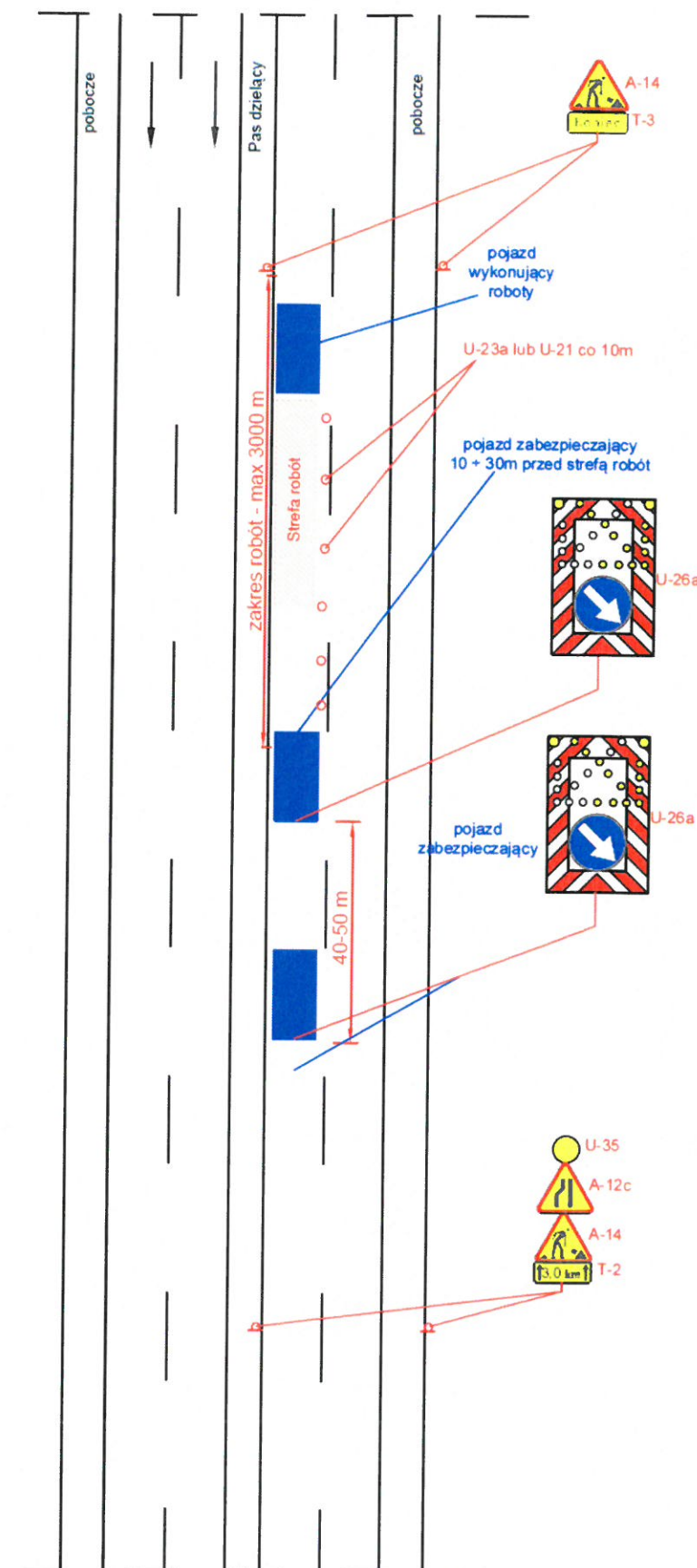
1.7 Roboty szybko postępujące – droga krajowa w obszarze zabudowanym 2x2 V=50 km/h – zajęcie pobocza



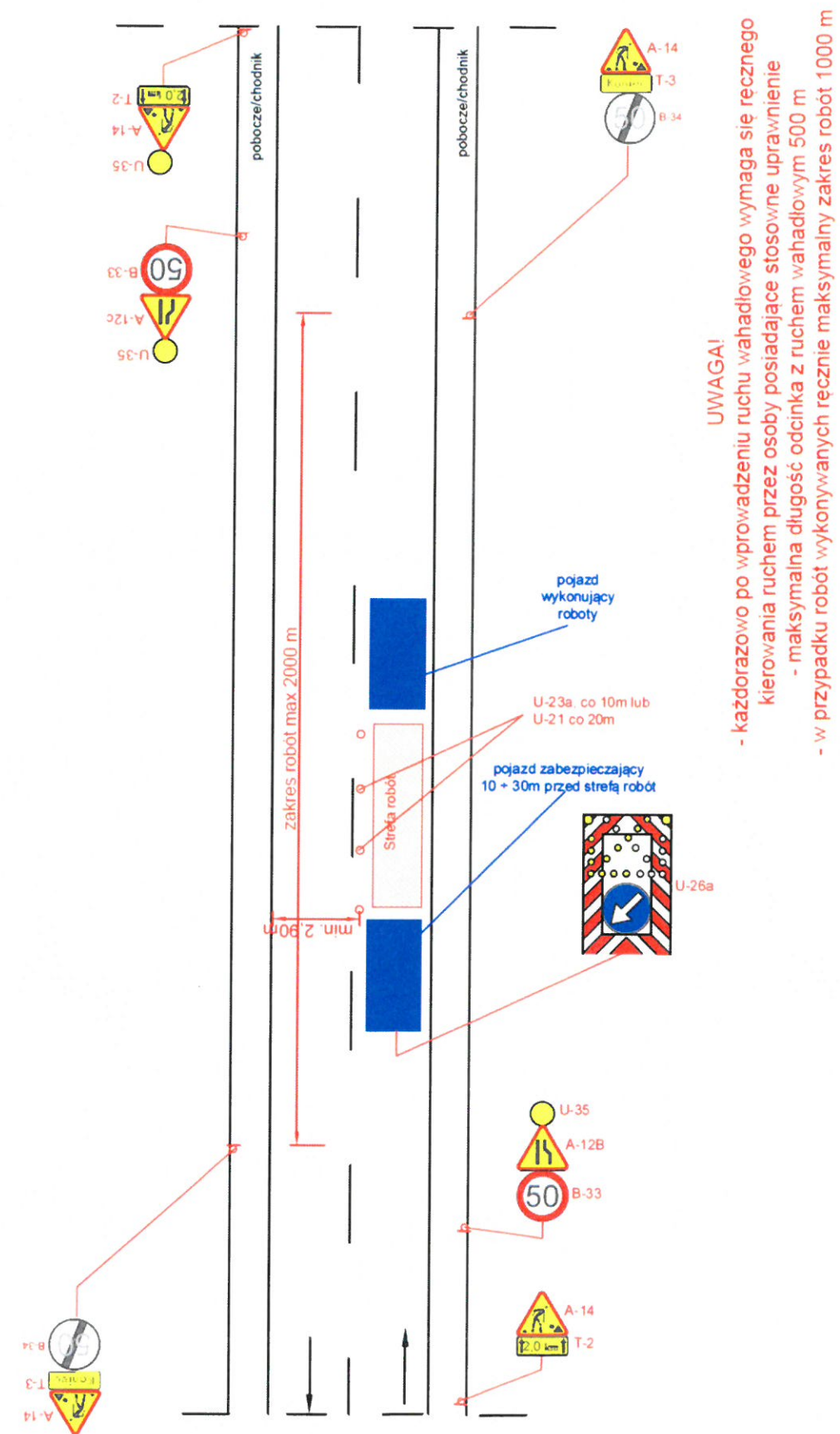
1.8 Roboty szybko postępujące – droga krajowa w obszarze zabudowanym 2x2 V=50 km/h – zajęcie prawego pasa ruchu



1.9 Roboty szybko postępujące – droga krajowa w obszarze zabudowanym 2x2 V=50 km/h – zajęcie lewego pasa ruchu

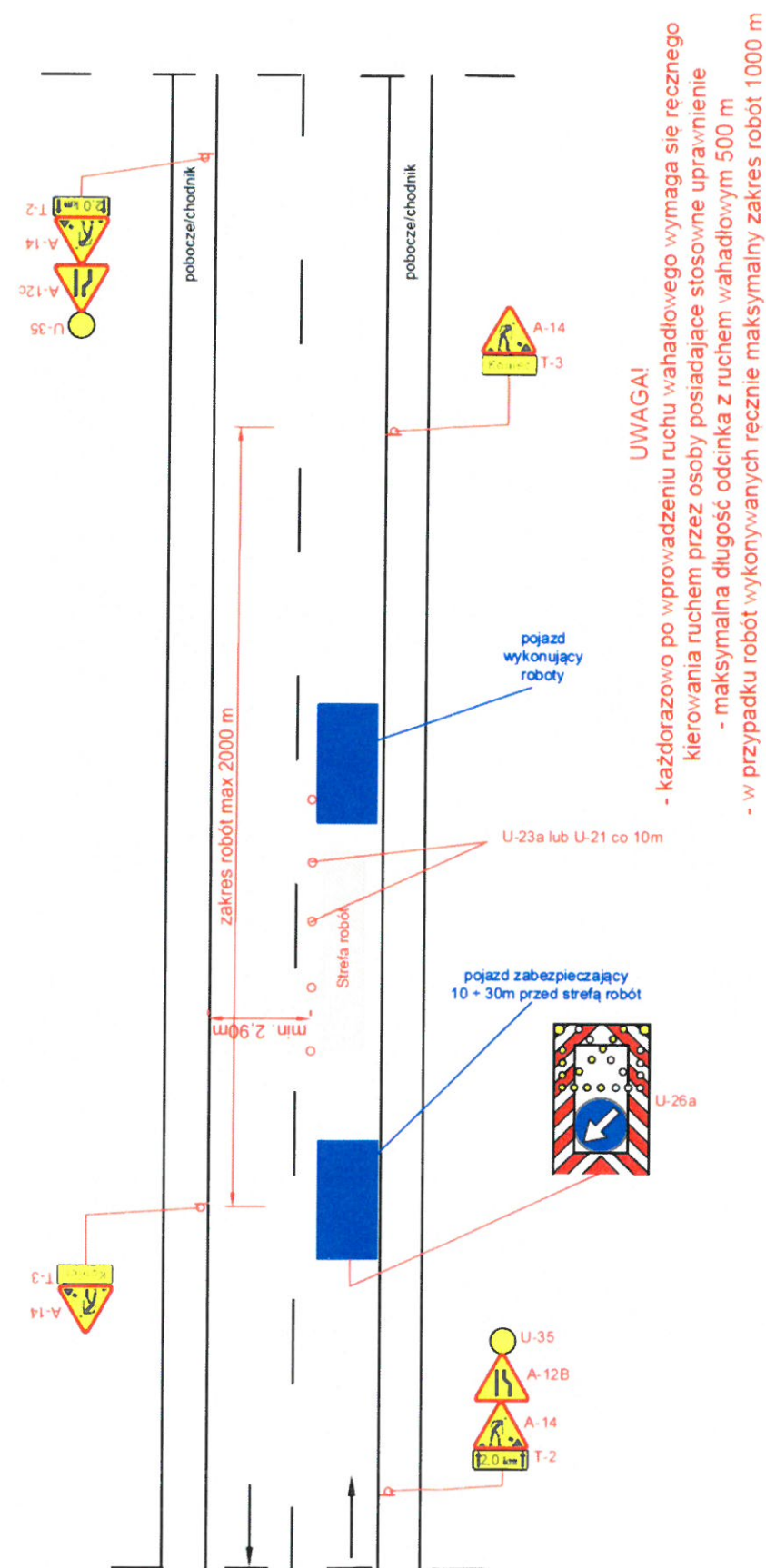
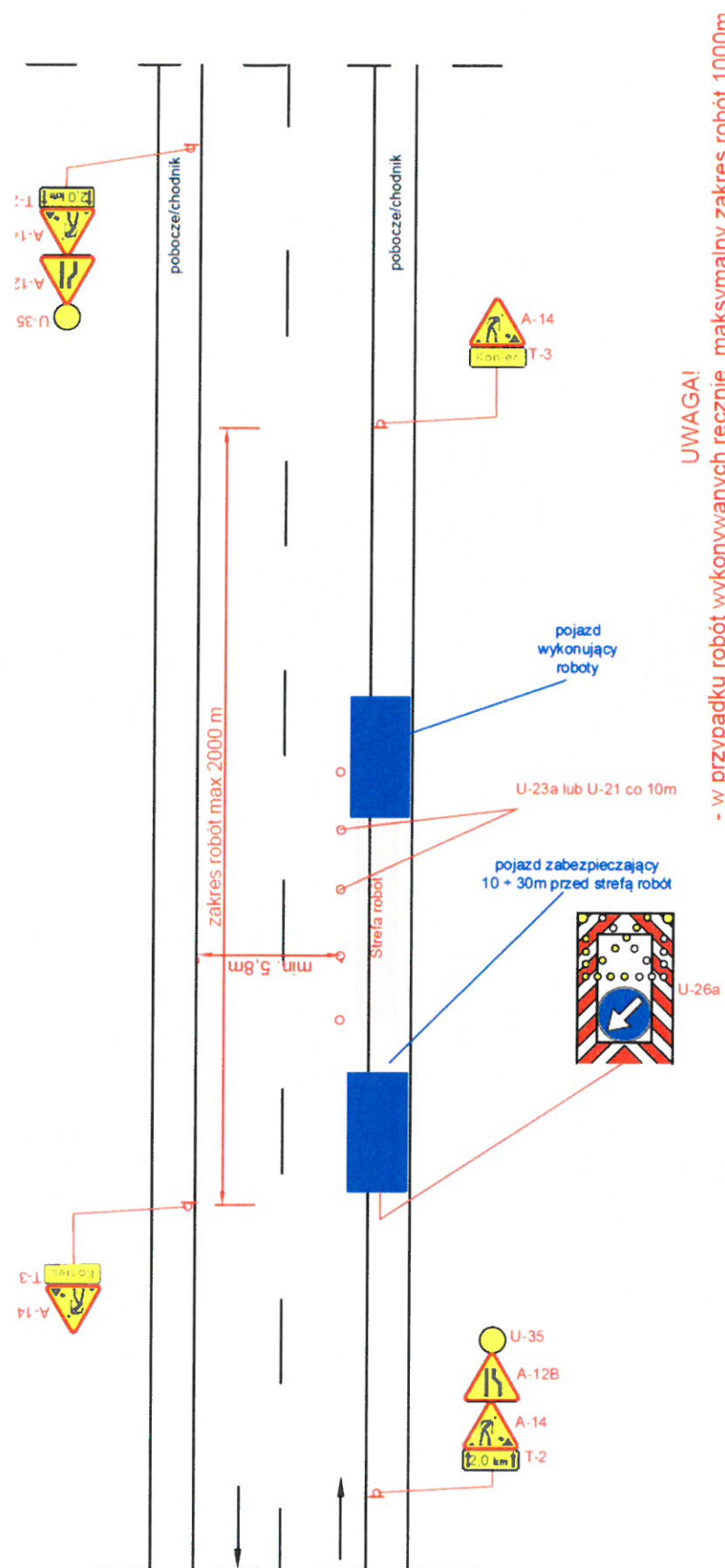


1.11 Roboty szybko postępujące – droga krajowa w obszarze niezabudowanym 1x2 V=90 km/h – zajęcie pasa ruchu



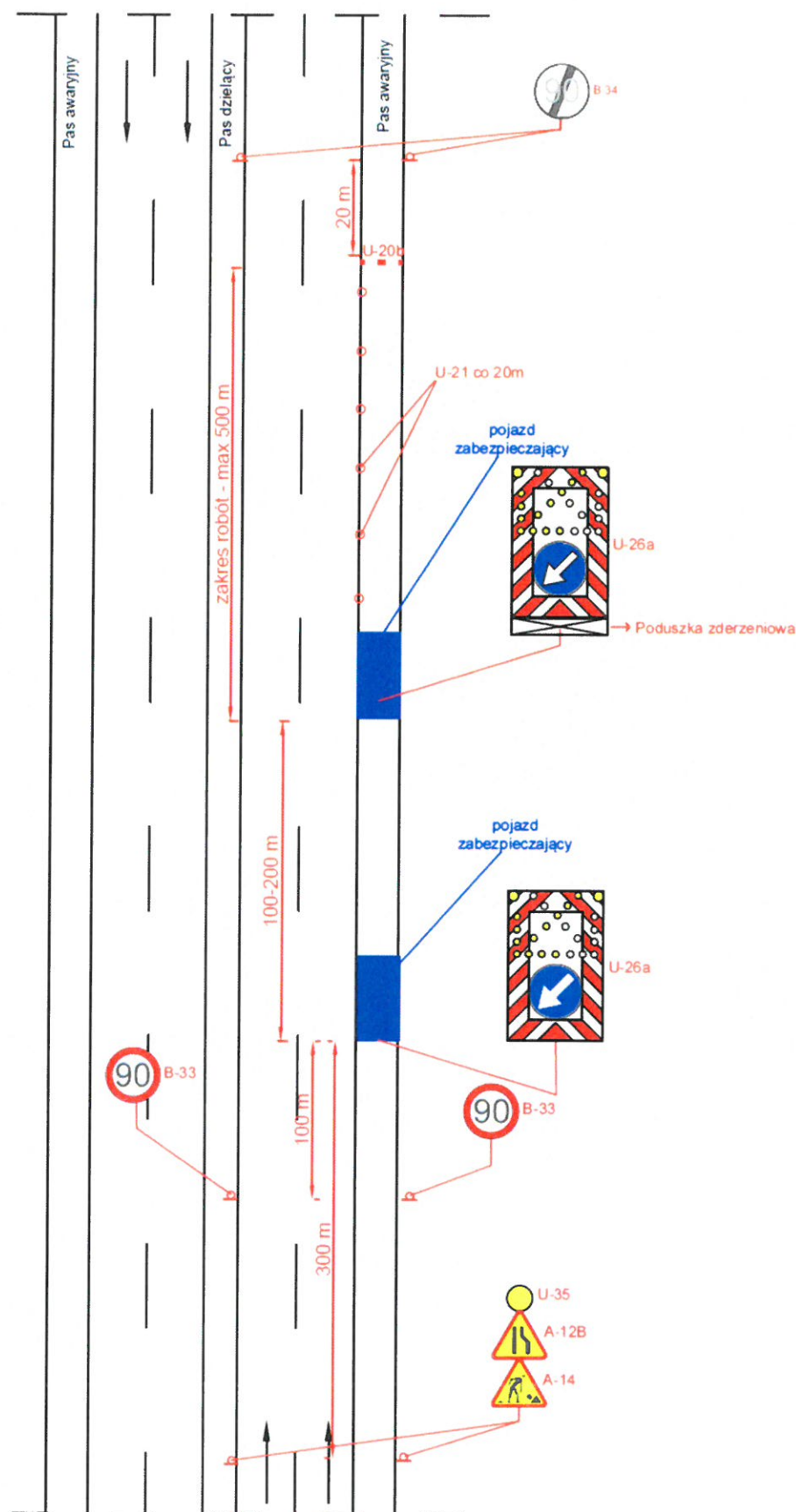
1.12 Roboty szybko postępujące – droga krajowa w obszarze zabudowanym 1x2 V=50 km/h – zajęcie pobocza/chodnika oraz części pasa ruchu

1.13 Roboty szybko postępujące – droga krajowa w obszarze zabudowanym 1x2 V=50 km/h – zajęcie pasa ruchu

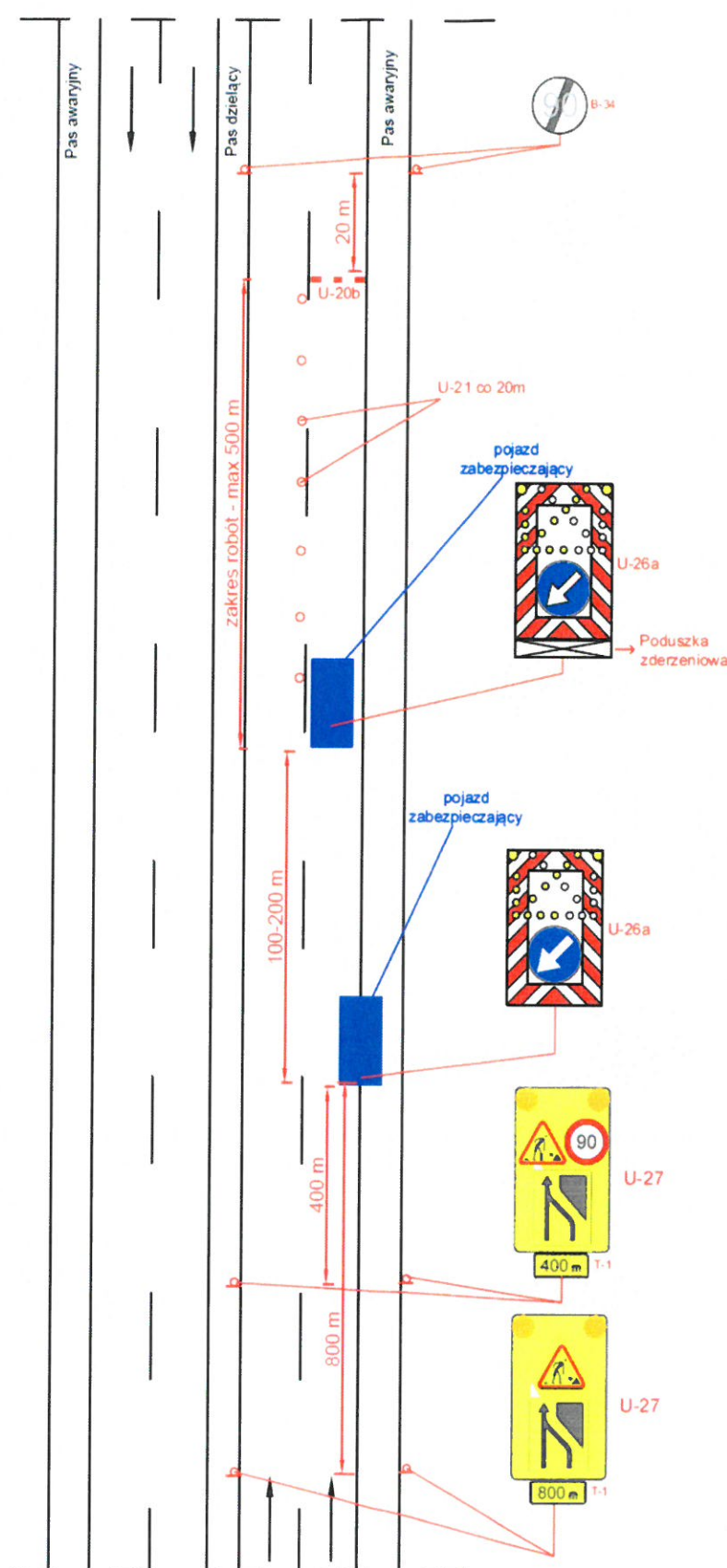


Uproszczony projekt organizacji ruchu na potrzeby wykonywania przeglądów oraz wykonywania robót związanych z usunięciem usterek Oddział GDDKiA w Białymstoku

2.1. Roboty krótko trwałe – droga ekspresowa o przekroju 2x2 V=120 km/h – zajęcie pobocza/pasa awaryjnego

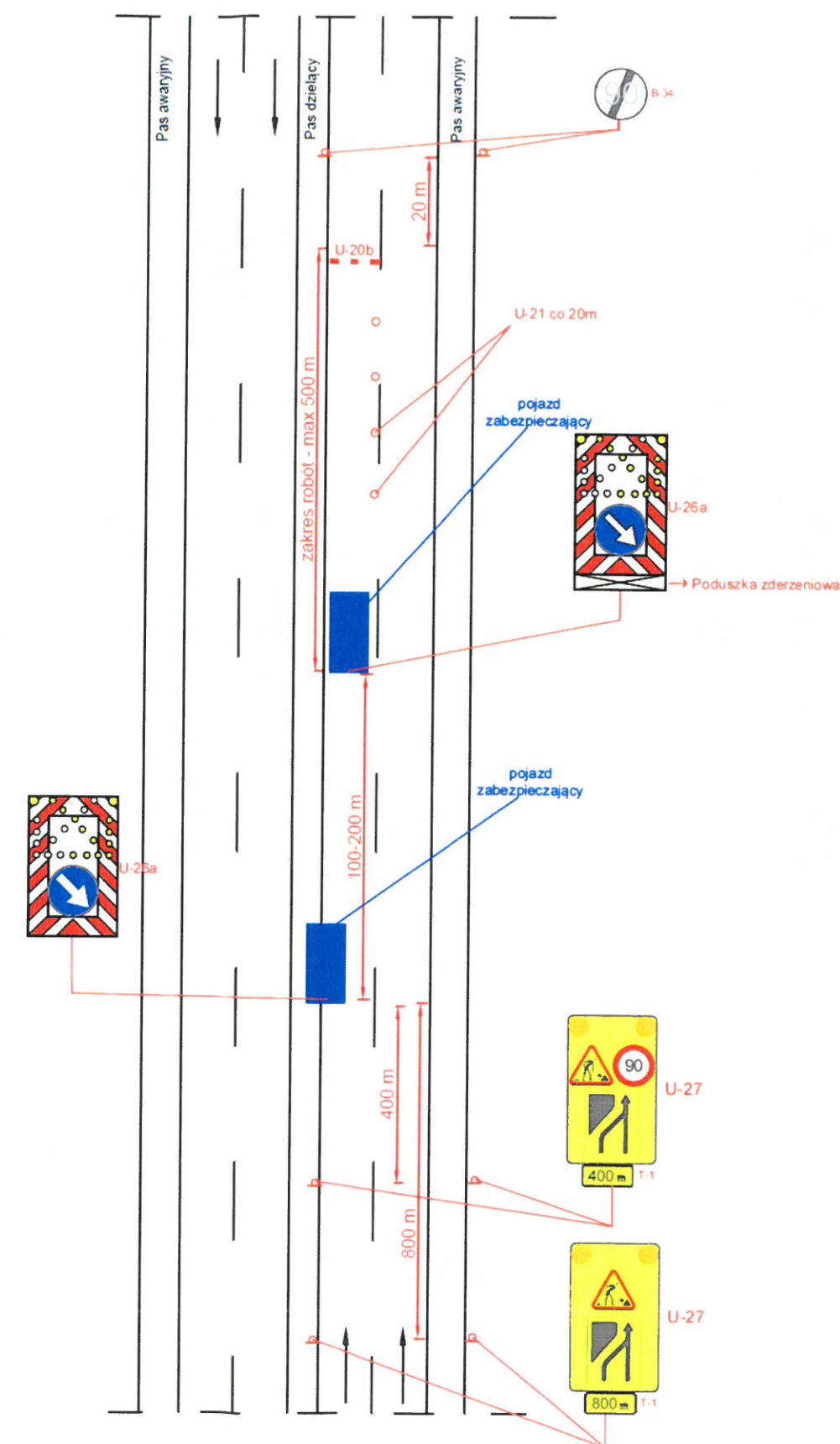


2.2. Roboty krótko trwałe – droga ekspresowa 2x2 V=120 km/h – zajęcie prawego pasa ruchu



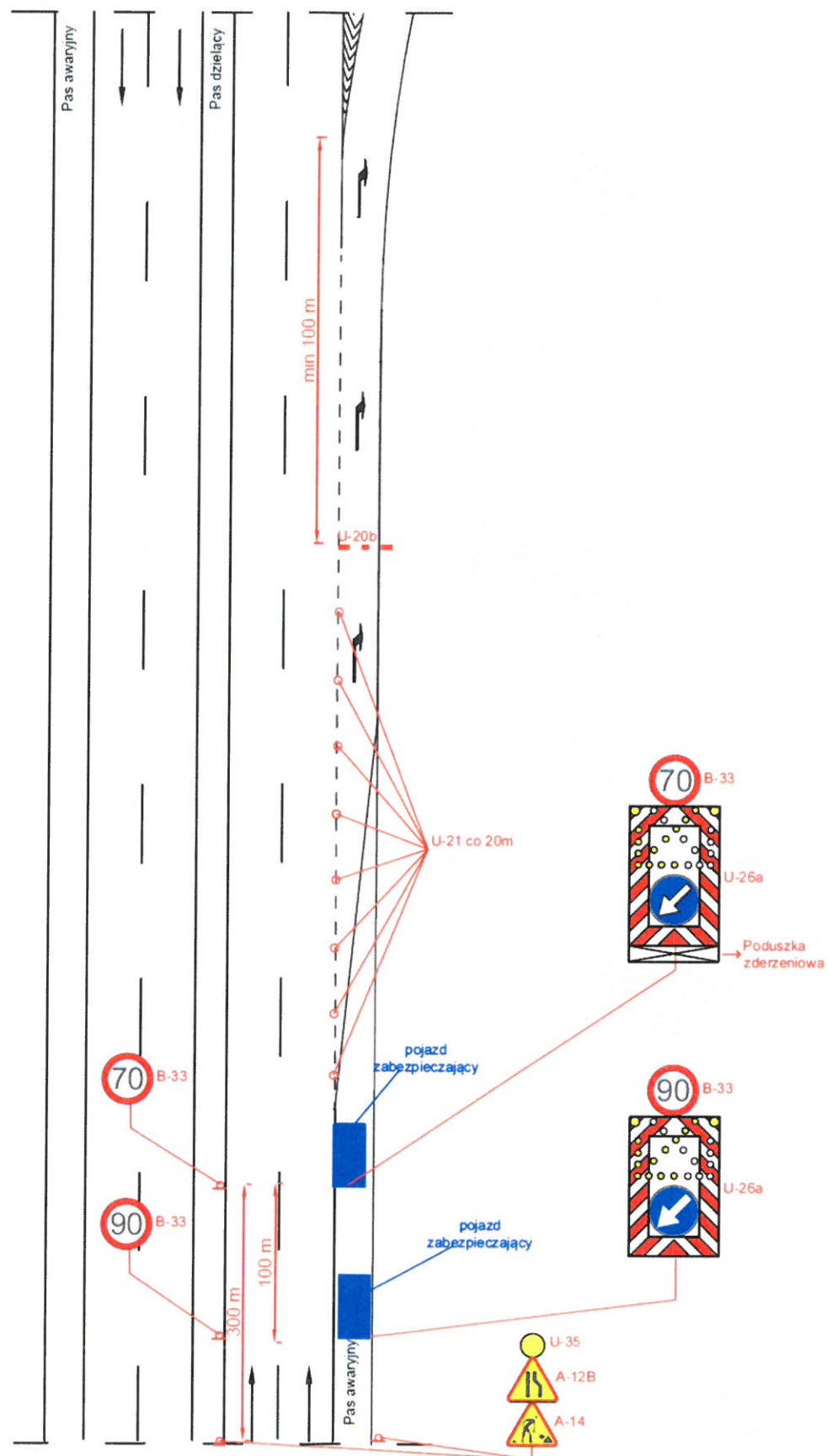
UWAGA!
Jeżeli przed robotami nie występuje VMS na bramownicy, na którym możliwe jest wyświetlenie inf. o ewentualnych utrudnieniach i za ile kilometrów należy zastosować VMS, mobilny wyświetlacz takie inf.

2.3. Roboty krótko trwałe – droga ekspresowa 2x2 V=120 km/h – zajęcie lewego pasa ruchu

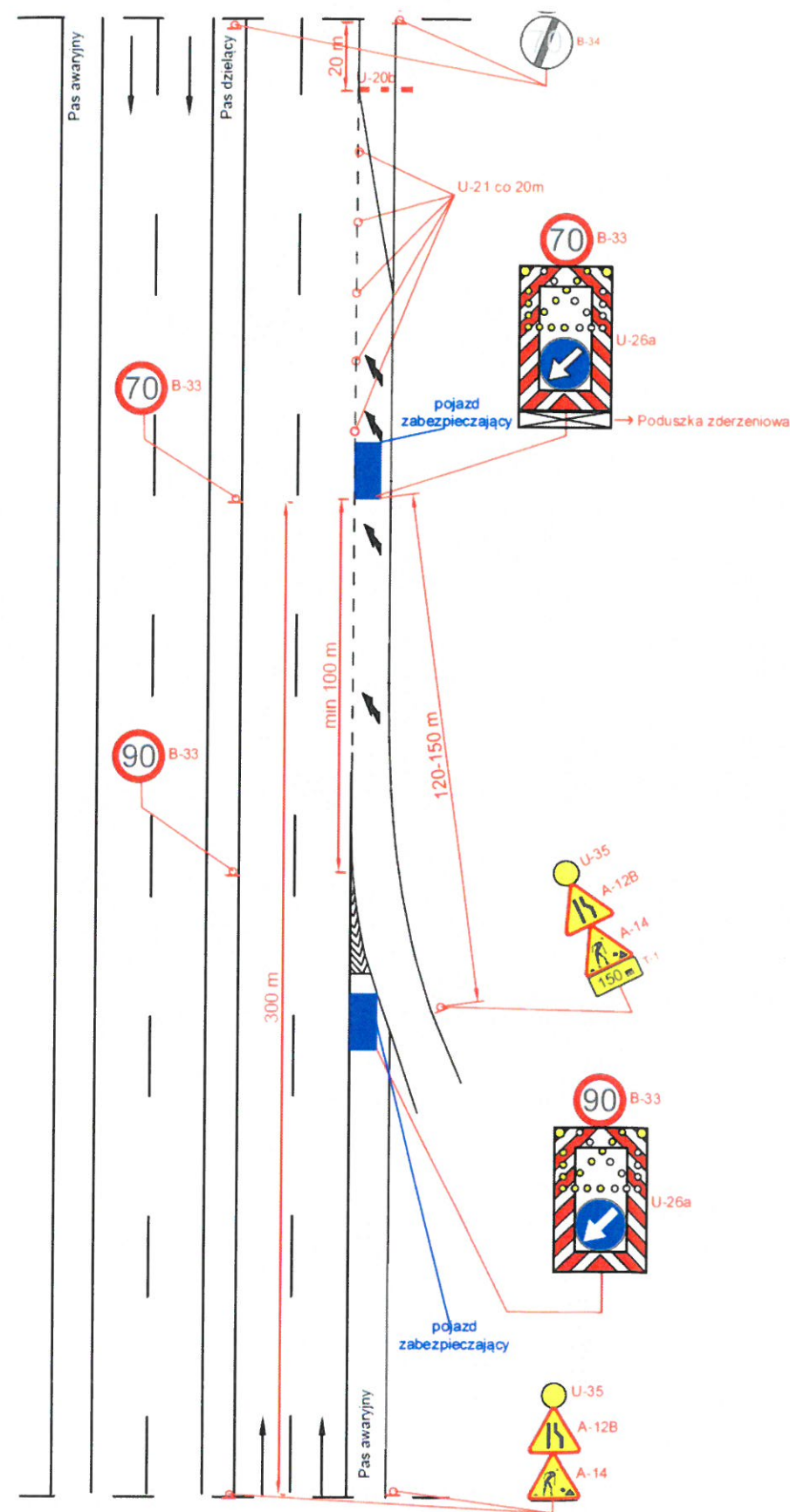


Uproszczony projekt organizacji ruchu na potrzeby wykonywania przeglądów oraz wykonywania robót związanych z usunięciem usterek Oddział GDDKiA w Białymstoku

2.4. Roboty krótko trwałe – droga ekspresowa 2x2 V=120 km/h oraz droga krajowa w obszarze niezabudowanym 2x2 V=100 km/h – zajęcie pasa wyłączenia

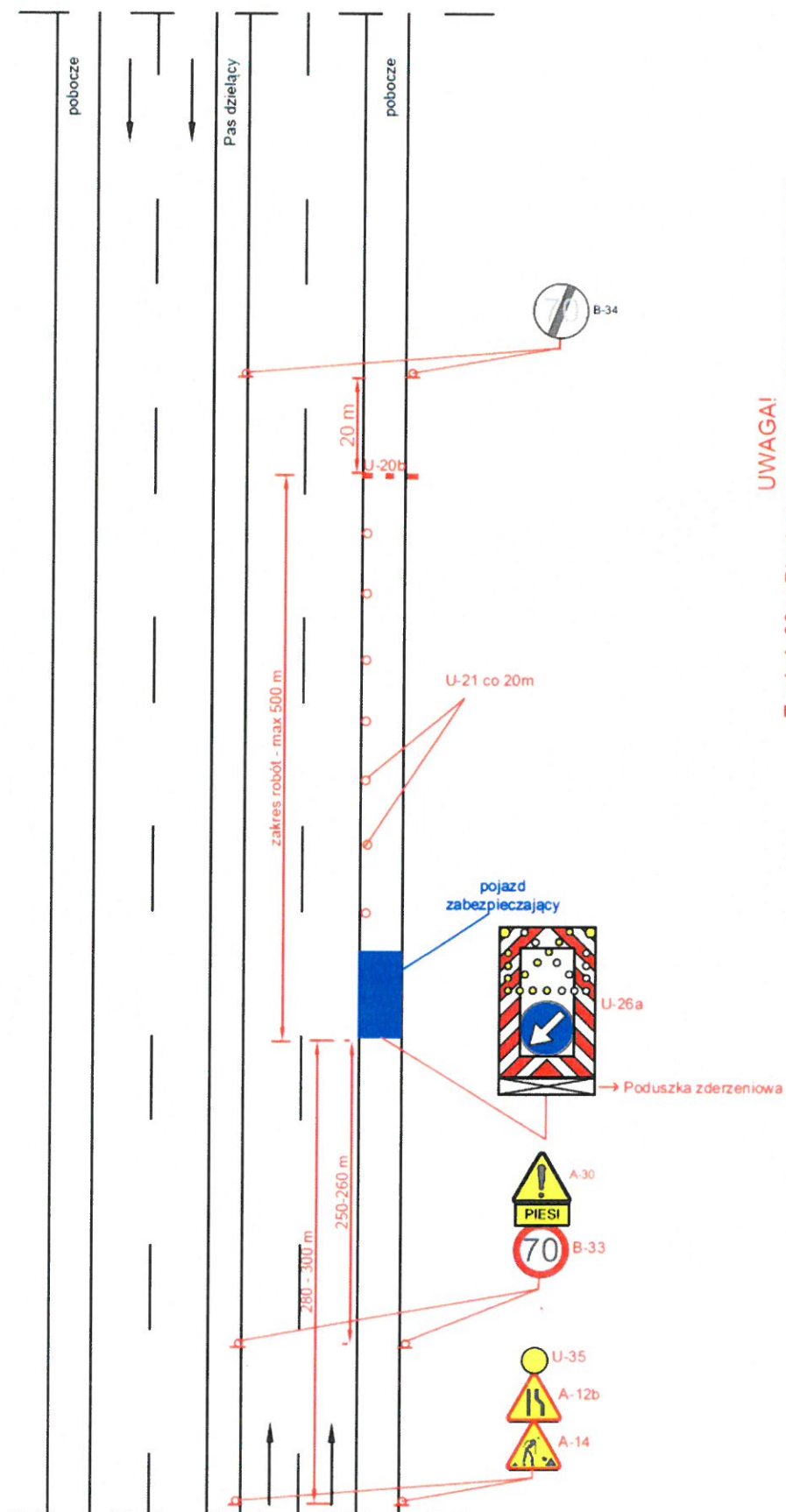


2.5. Roboty krótko trwałe – droga ekspresowa 2x2 V=120 km/h oraz droga krajowa w obszarze niezabudowanym 2x2 V=100 km/h – zajęcie pasa włączenia



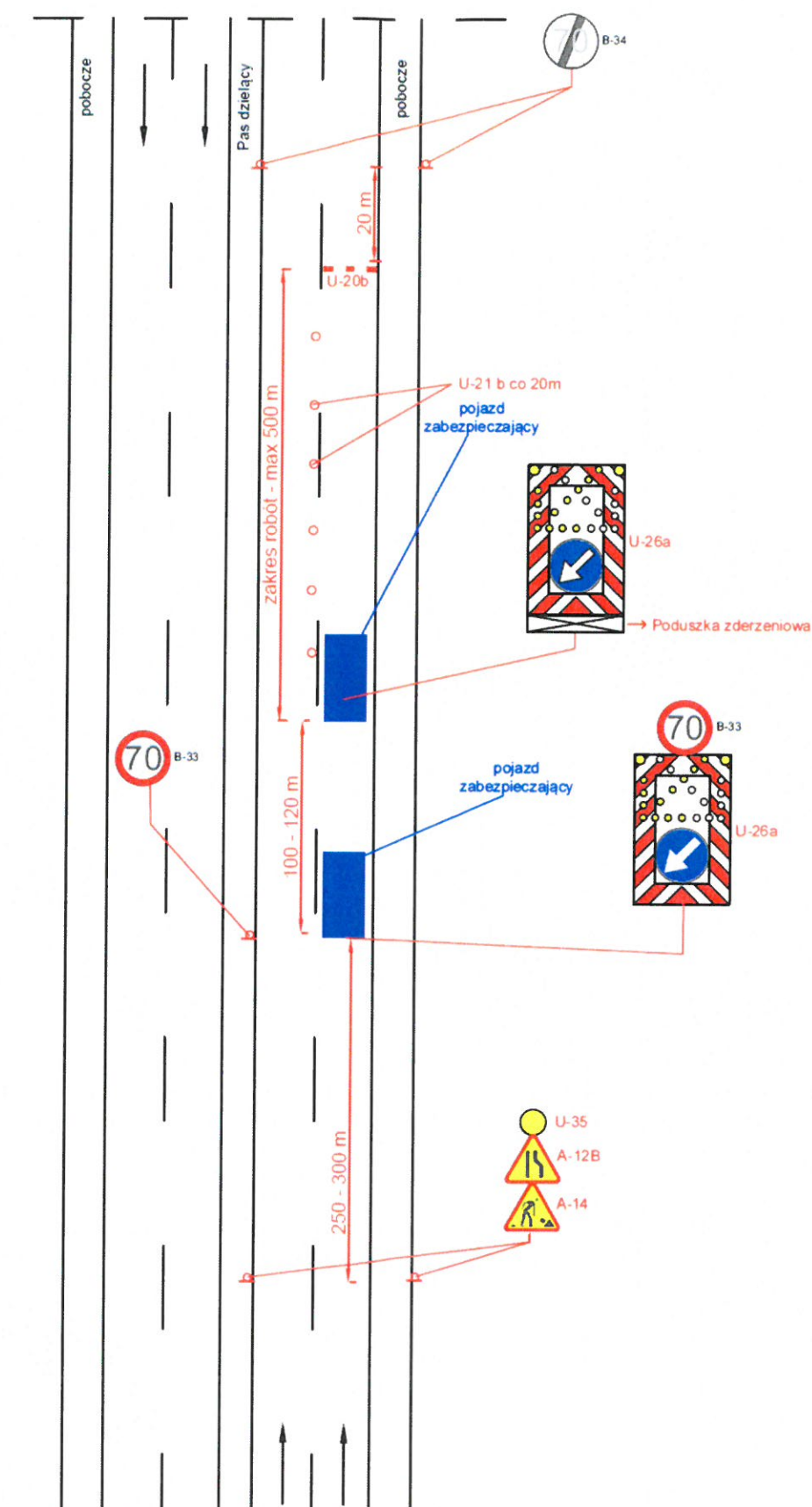
Uproszczony projekt organizacji ruchu na potrzeby wykonywania przeglądów oraz wykonywania robót związanych z usunięciem usterek Oddział GDDKiA w Białymstoku

2.6. Roboty krótko trwałe – droga krajowa w obszarze niezabudowanym 2x2 V=100 km/h – zajęcie pobocza

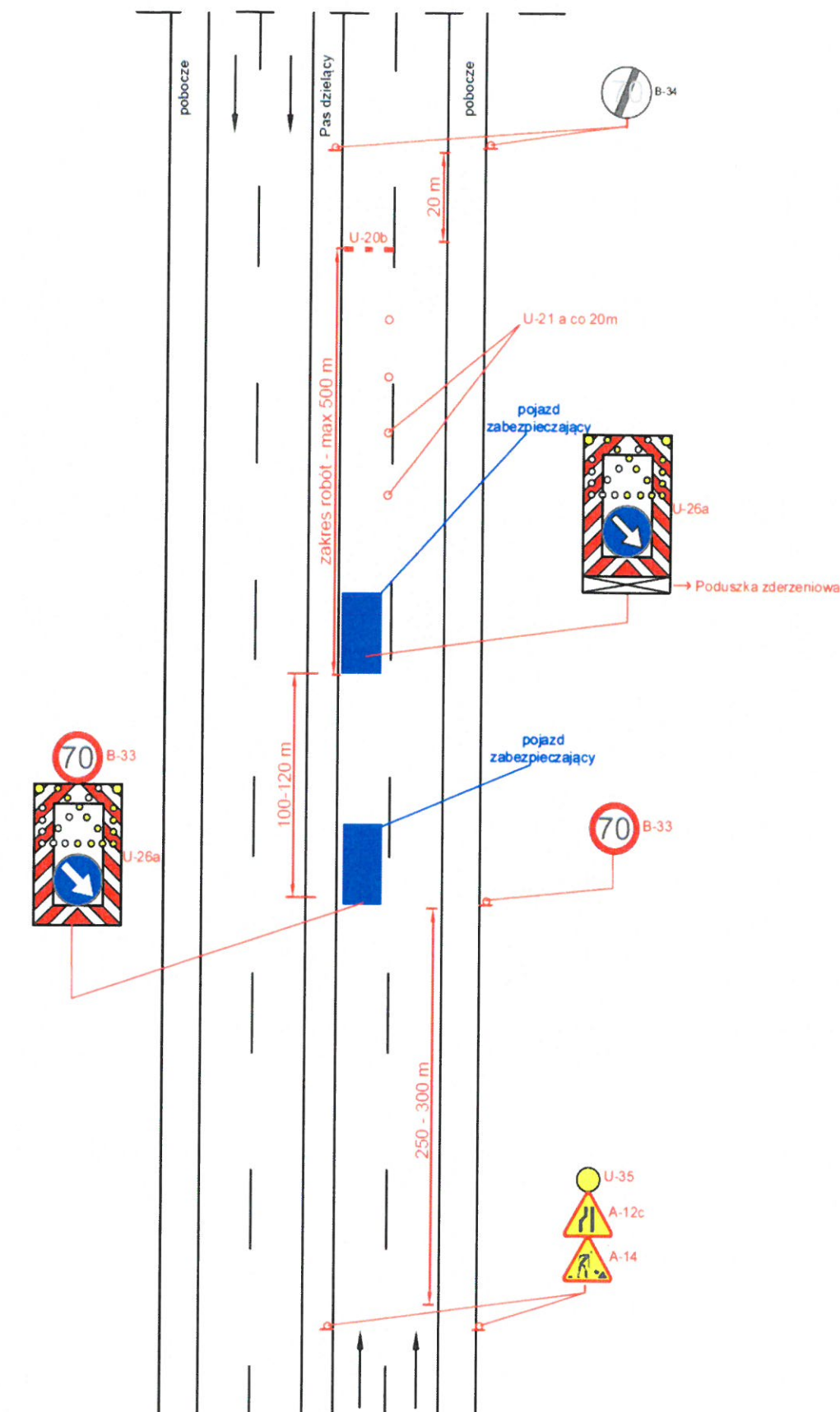


UWAGA!
Znak A-30 + Piesi stosować w zależności od potrzeb.

2.7. Roboty krótko trwałe – droga krajowa w obszarze niezabudowanym 2x2 V=100 km/h – zajęcie prawego pasa ruchu

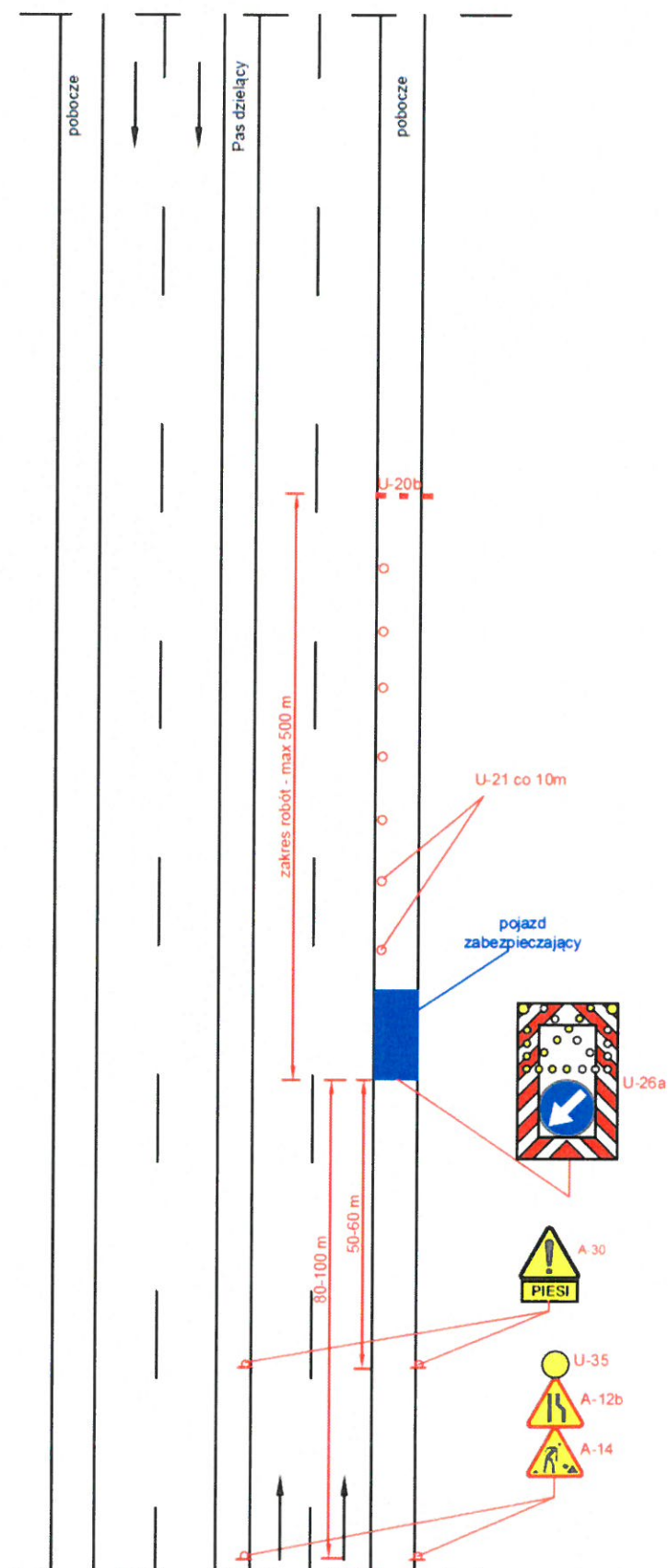


2.8. Roboty krótko trwałe – droga krajowa w obszarze niezabudowanym 2x2 V=100 km/h – zajęcie lewego pasa ruchu

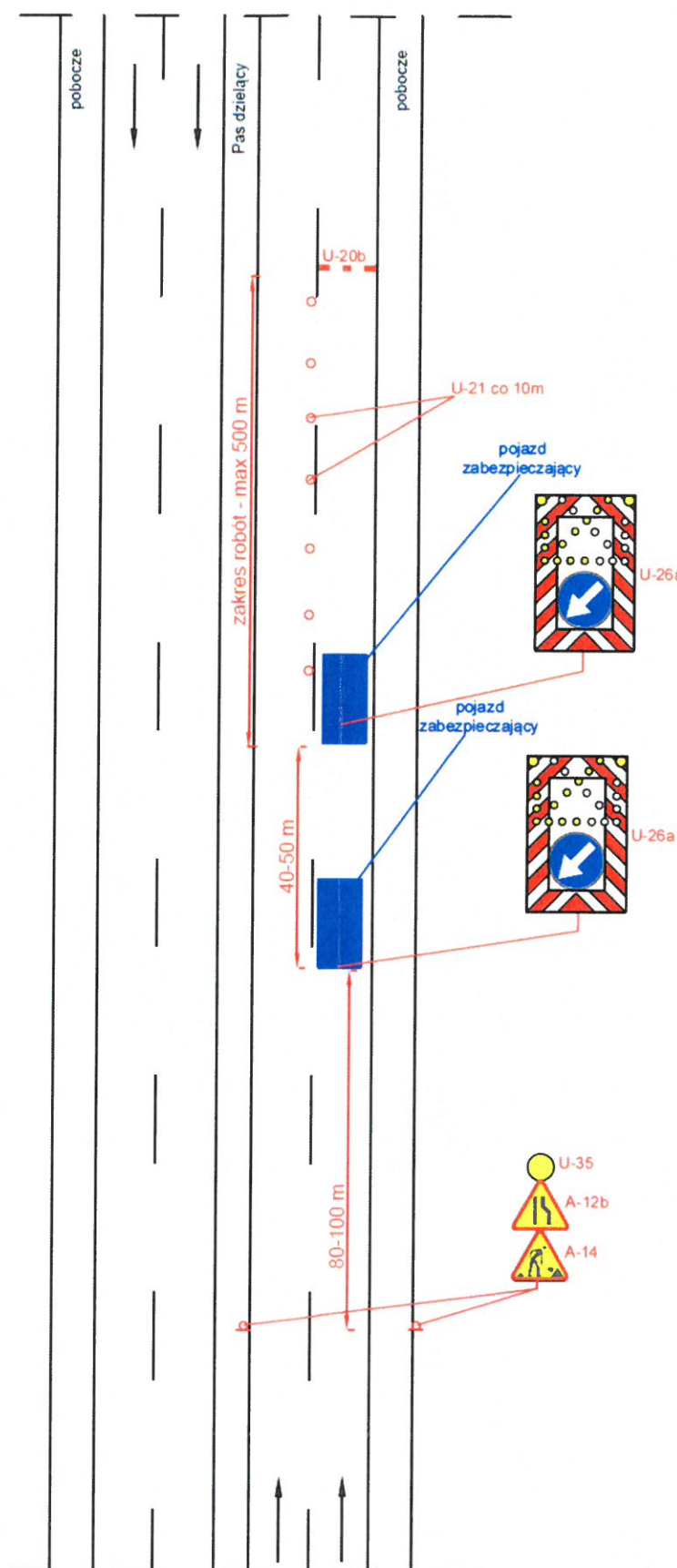


Uproszczony projekt organizacji ruchu na potrzeby wykonywania przeglądów oraz wykonywania robót związanych z usunięciem usterek Oddział GDDKiA w Białymstoku

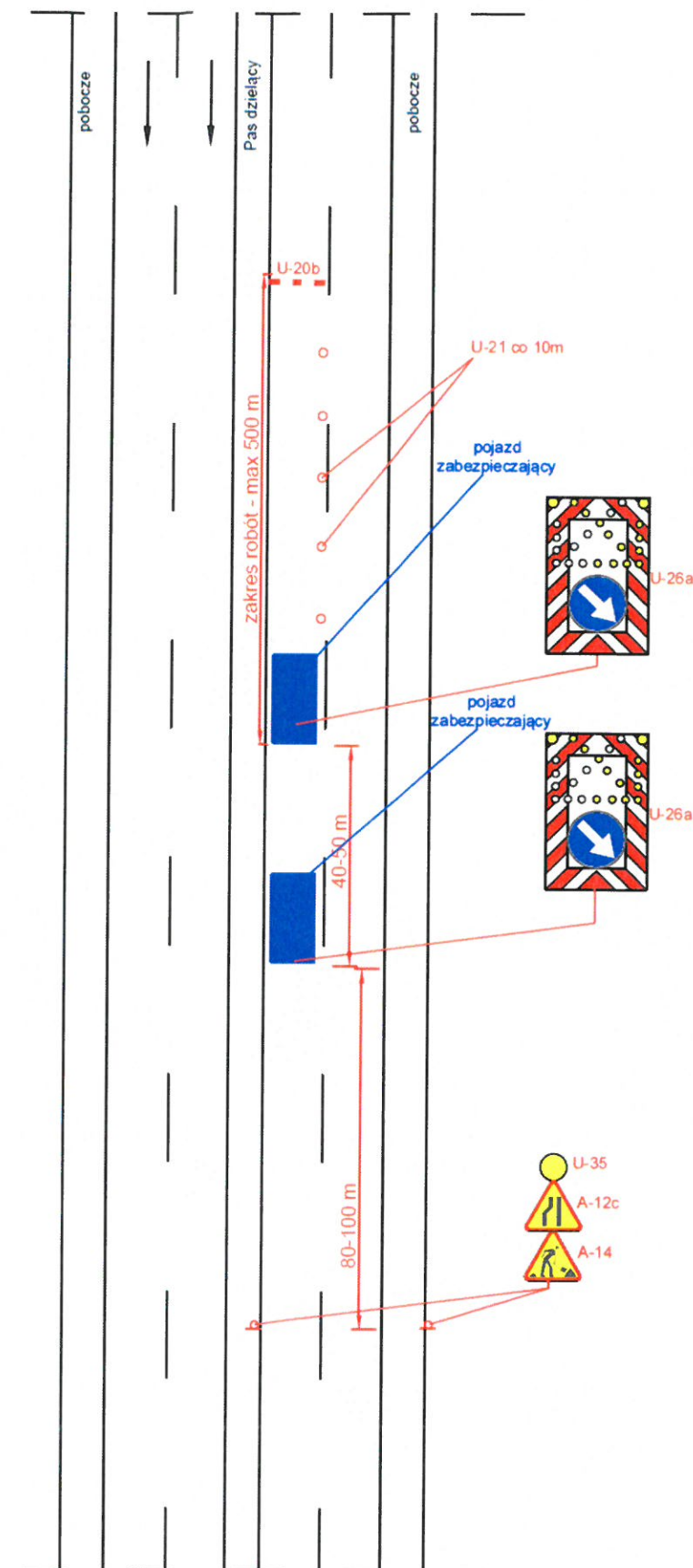
2.9. Roboty krótko trwałe – droga krajowa w obszarze zabudowanym 2x2 V=50 km/h – zajęcie pobocza



2.10. Roboty krótko trwałe – droga krajowa w obszarze zabudowanym 2x2 V=50 km/h – zajęcie prawego pasa ruchu

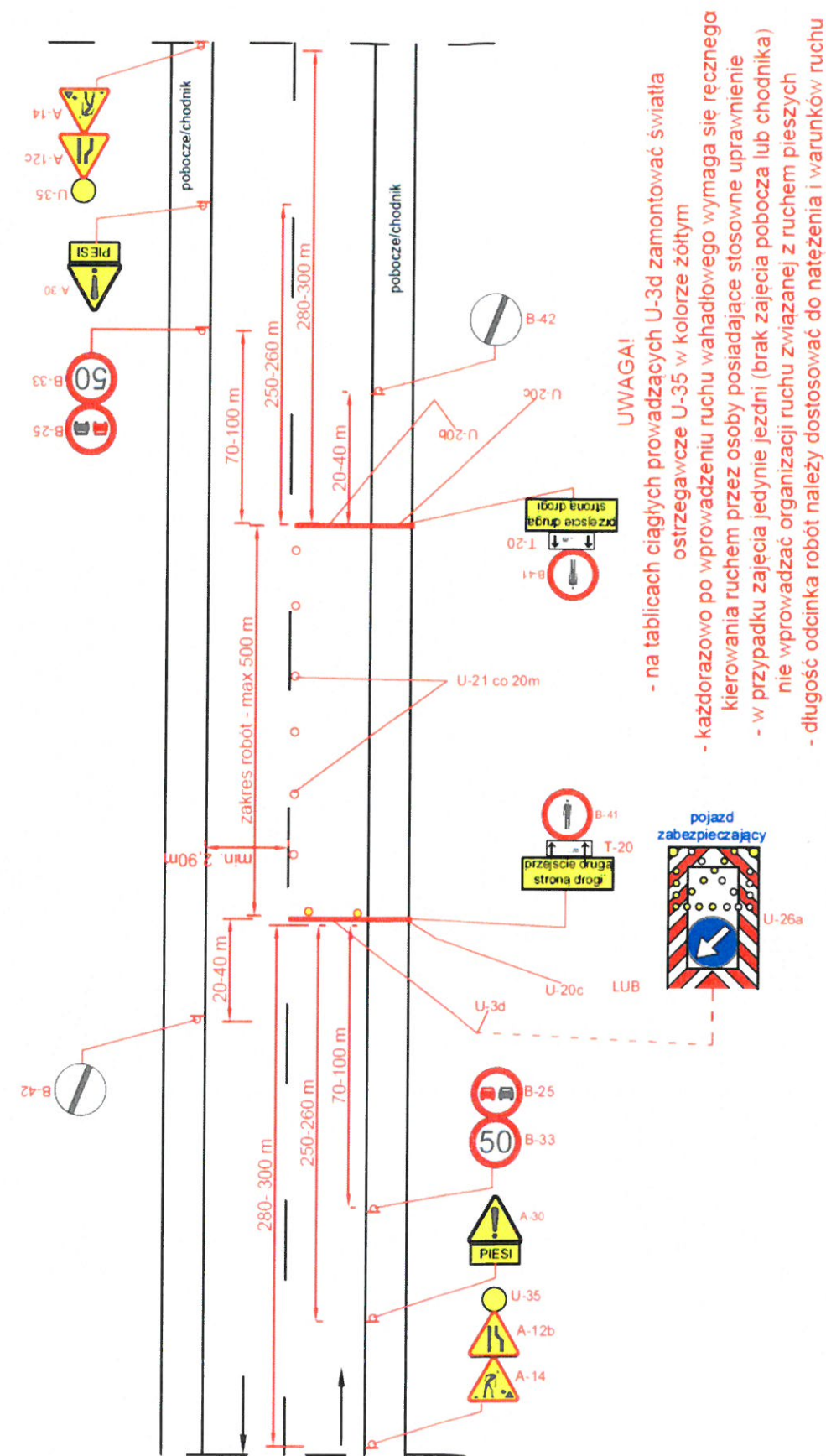
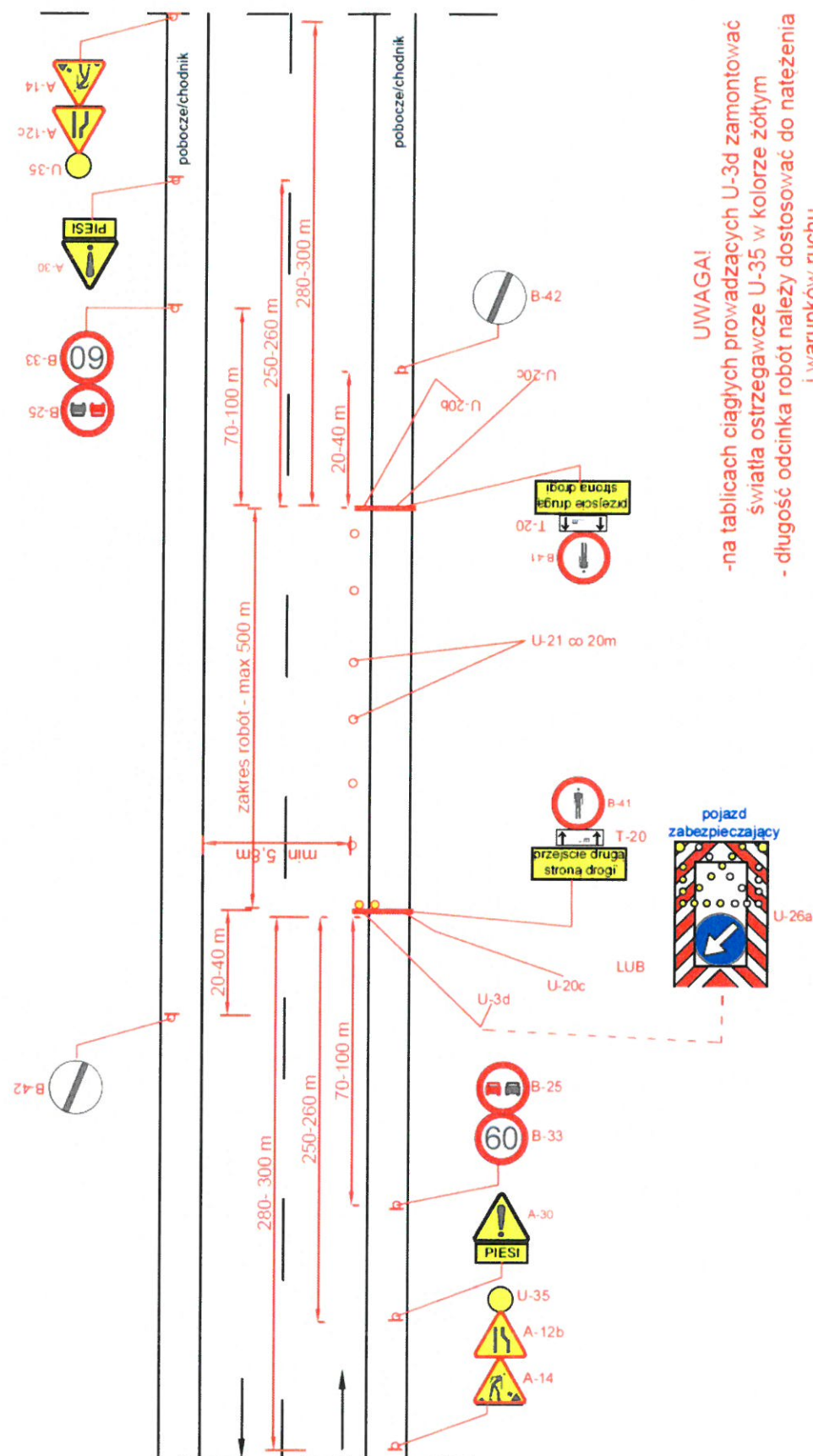


2.11. Roboty krótko trwałe – droga krajowa w obszarze zabudowanym 2x2 V=50 km/h – zajęcie lewego pasa ruchu

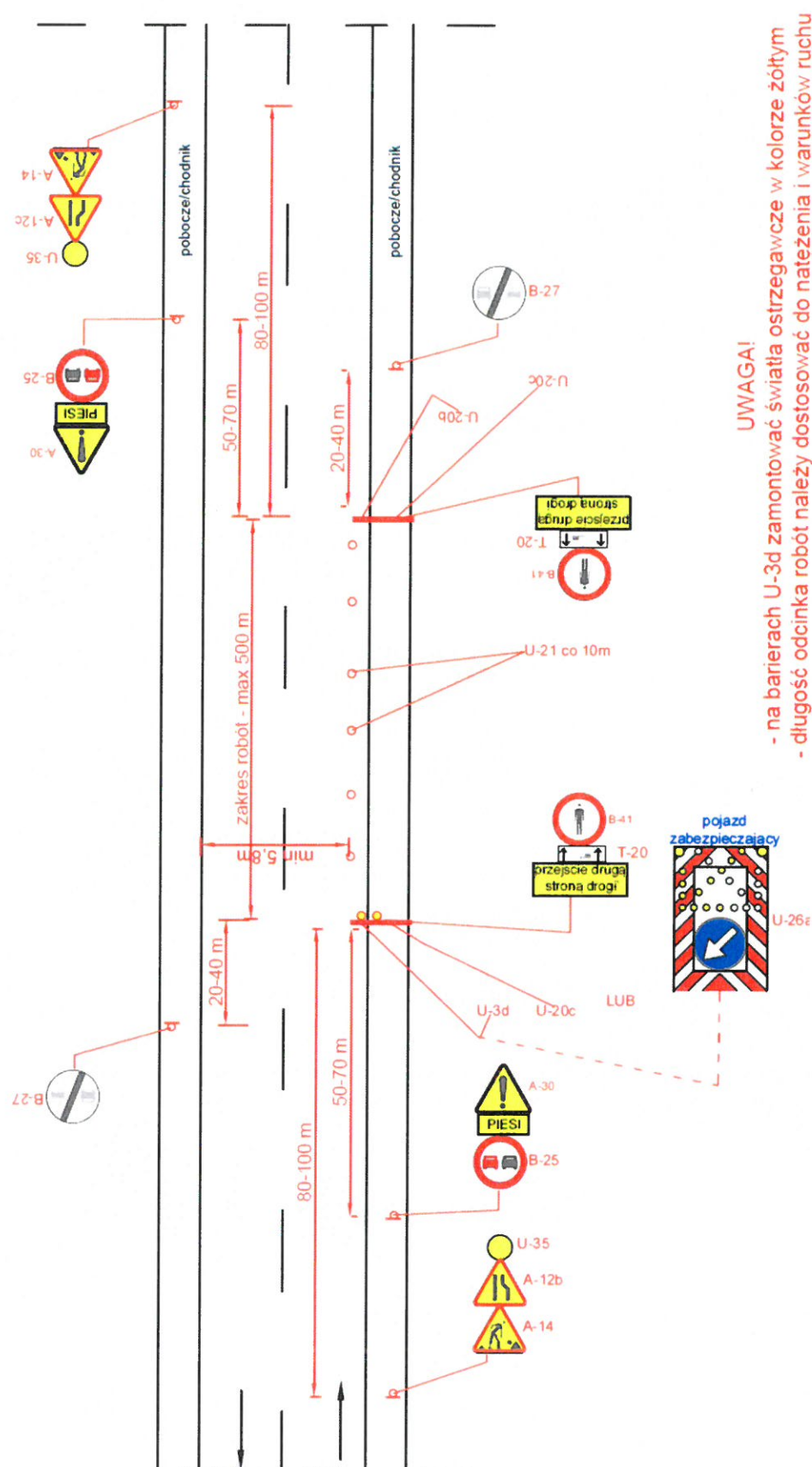


2.12. Roboty krótko trwałe – droga krajowa w obszarze niezabudowanym 1x2 V=90 km/h – zajęcie pobocza/chodnika oraz części pasa ruchu

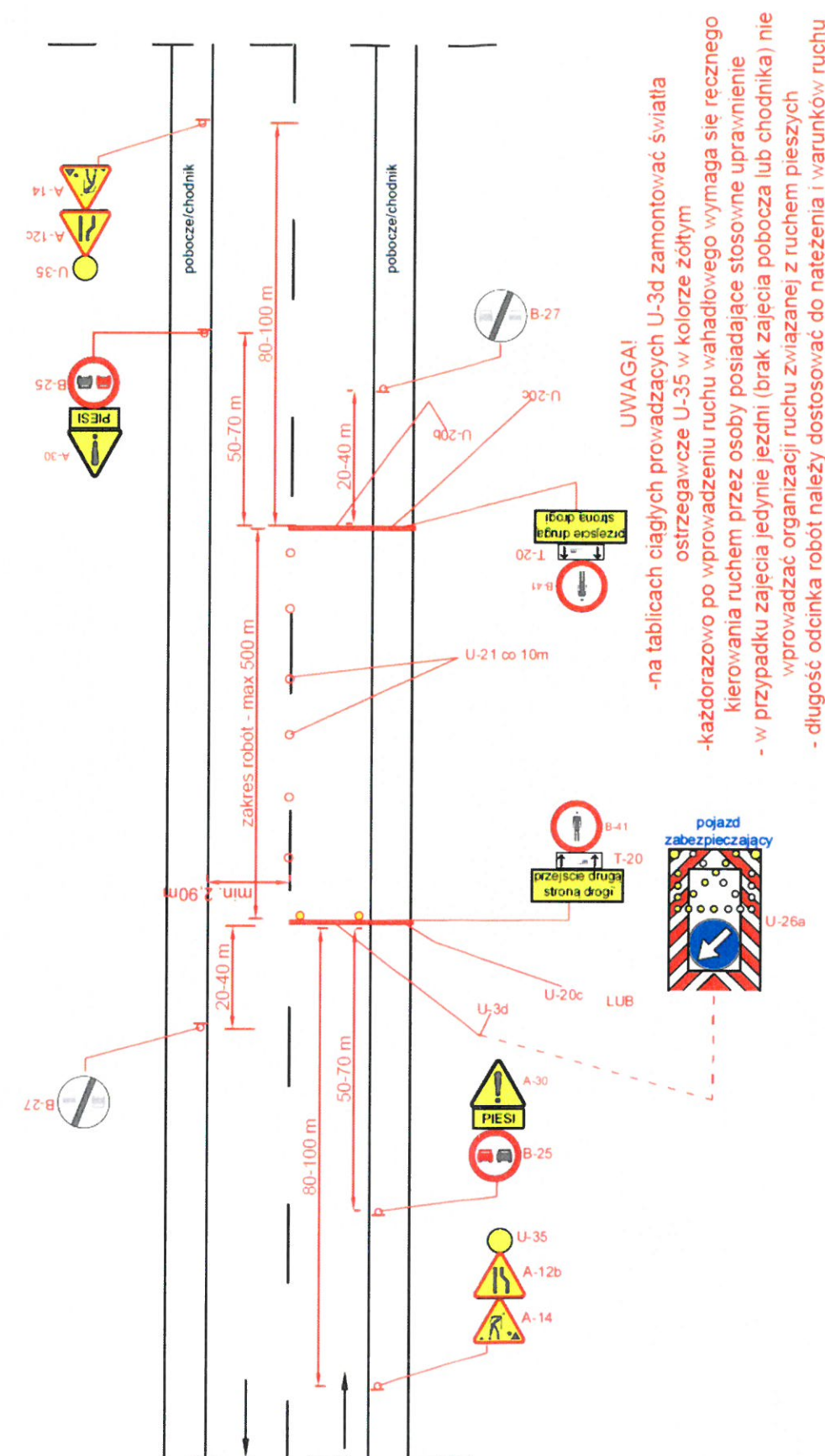
2.13. Roboty krótko trwające – droga krajowa w obszarze niezabudowanym 1x2 V=90 km/h – zajęcie pasa ruchu



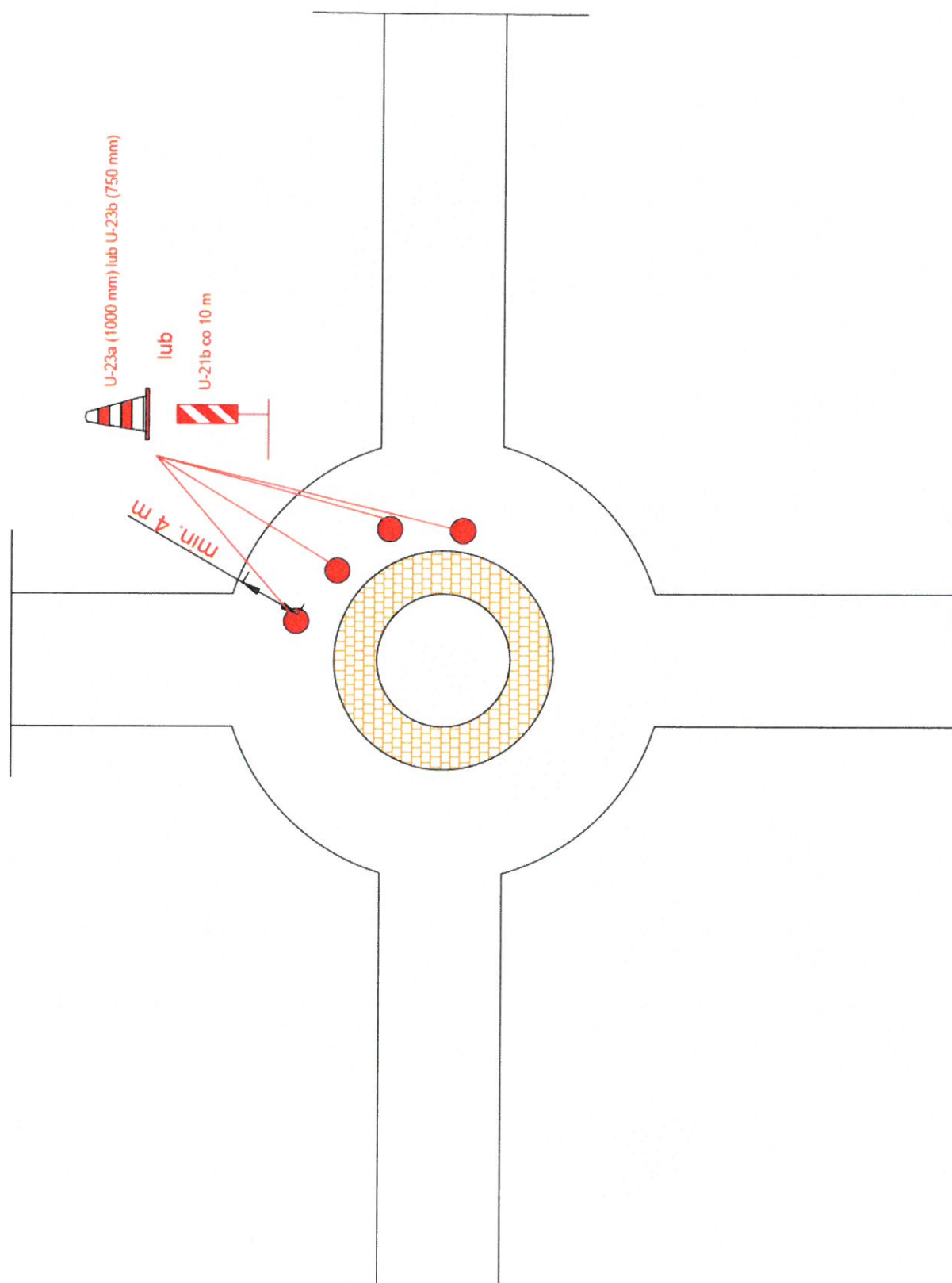
2.14. Roboty krótko trwające – droga krajowa w obszarze zabudowanym 1x2 V=50 km/h – zajęcie pobocza/chodnika oraz części pasa ruchu



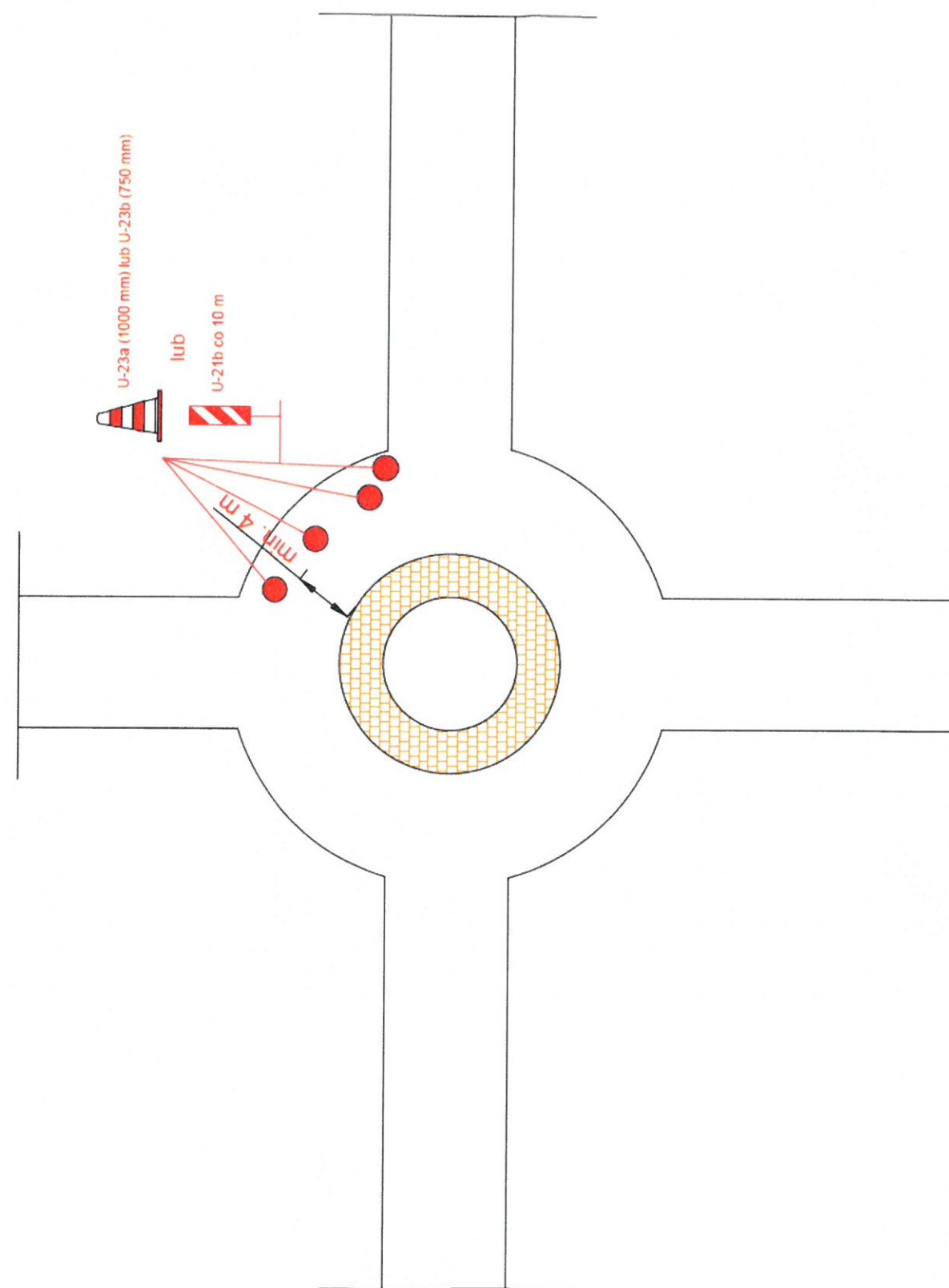
2.15. Roboty krótko trwające – droga krajowa w obszarze zabudowanym 1x2 V=50 km/h – zajęcie pasa ruchu



3.1. Roboty szybko postępujące – rondo na drodze krajowej – zajęcie wewnętrznej strony powierzchni ronda



3.2. Roboty szybko postępujące – rondo na drodze krajowej – zajęcie zewnętrznej strony powierzchni ronda

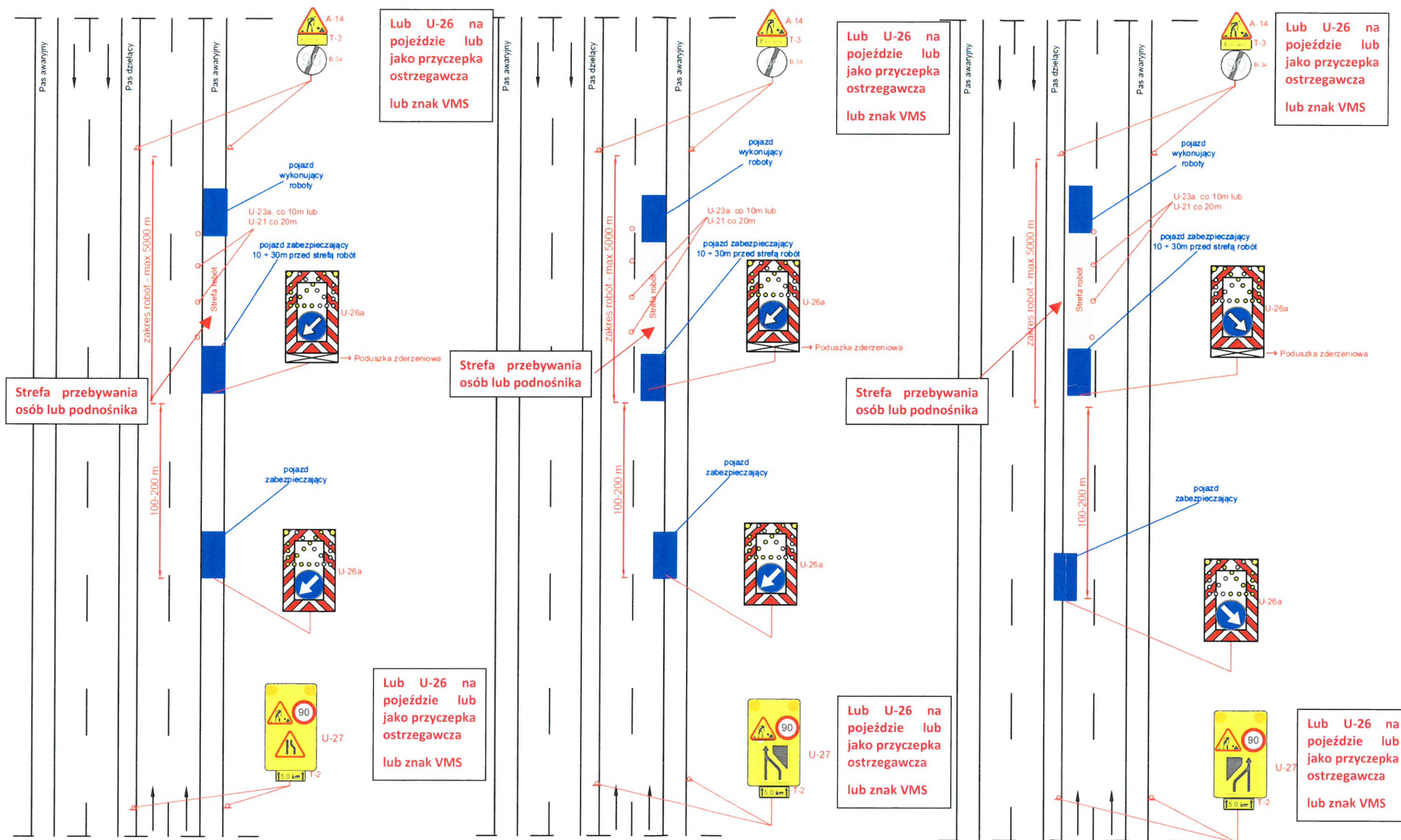


Uproszczony projekt organizacji ruchu na potrzeby wykonywania przeglądów oraz wykonywania robót związanych z usunięciem usterek Oddział GDDKiA w Białymstoku

4.1 Przeglądy gwarancyjne – droga ekspresowa o przekroju 2x2 V=120 km/h – zajęcie pobocza/pasa awaryjnego

4.2 Przeglądy gwarancyjne – droga ekspresowa 2x2 V=120 km/h – zajęcie prawego pasa ruchu

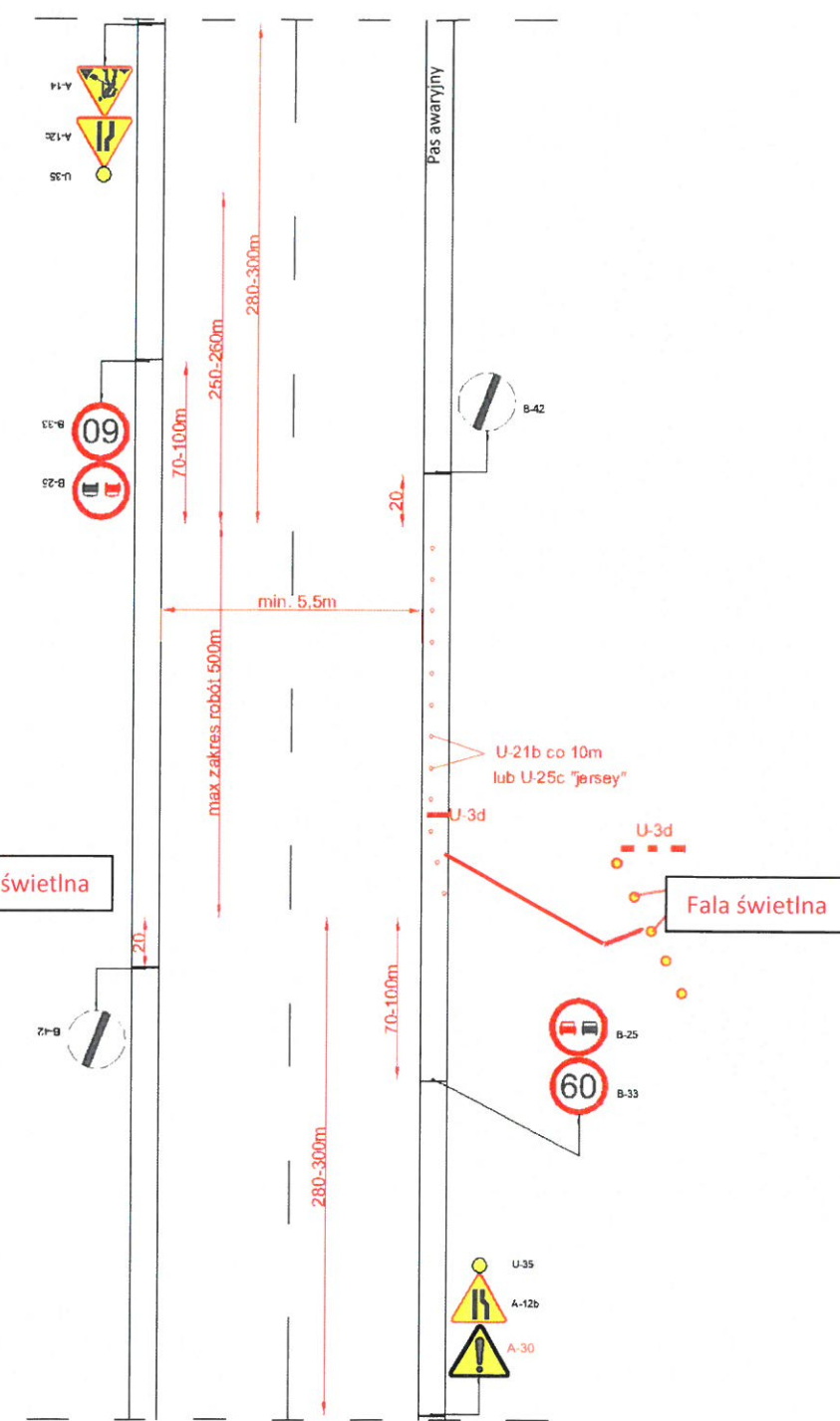
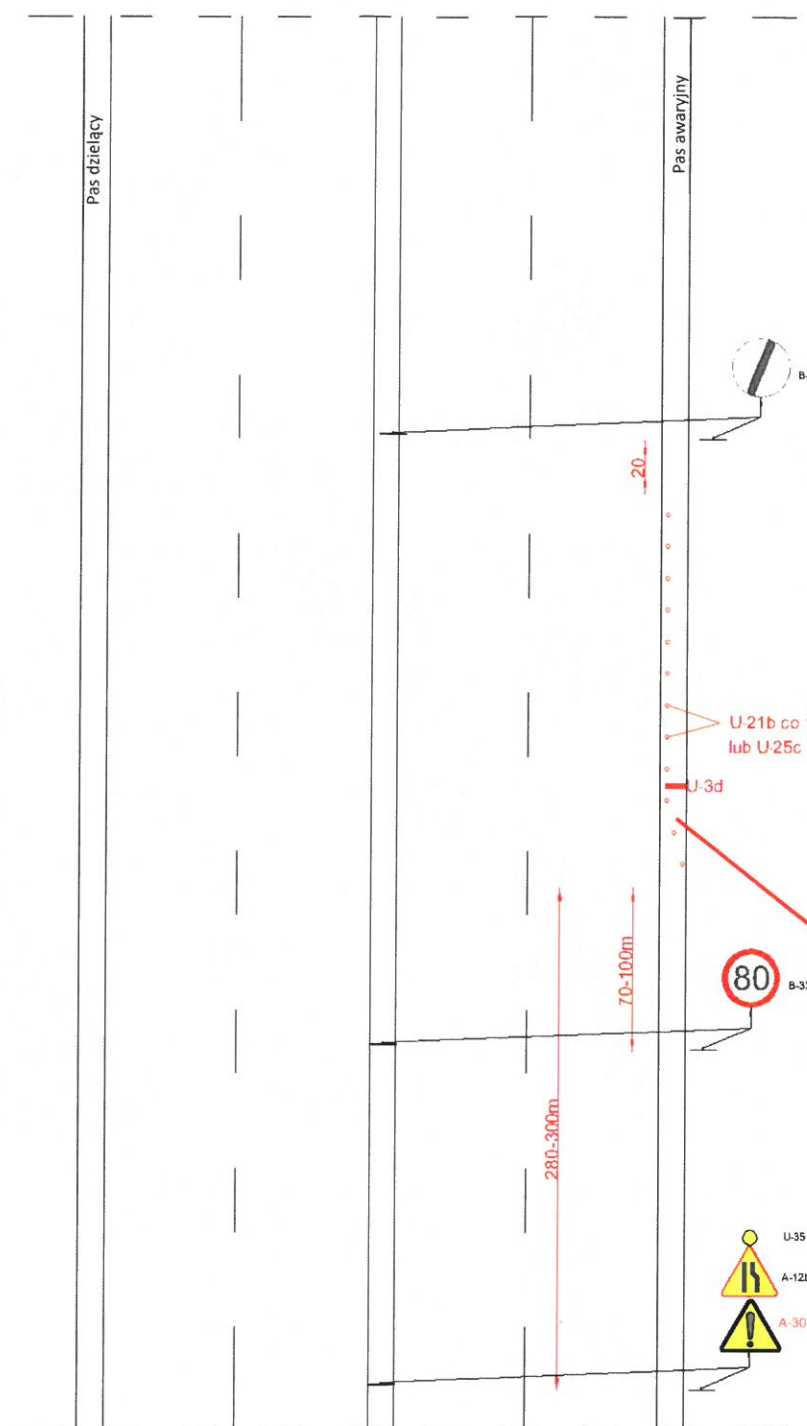
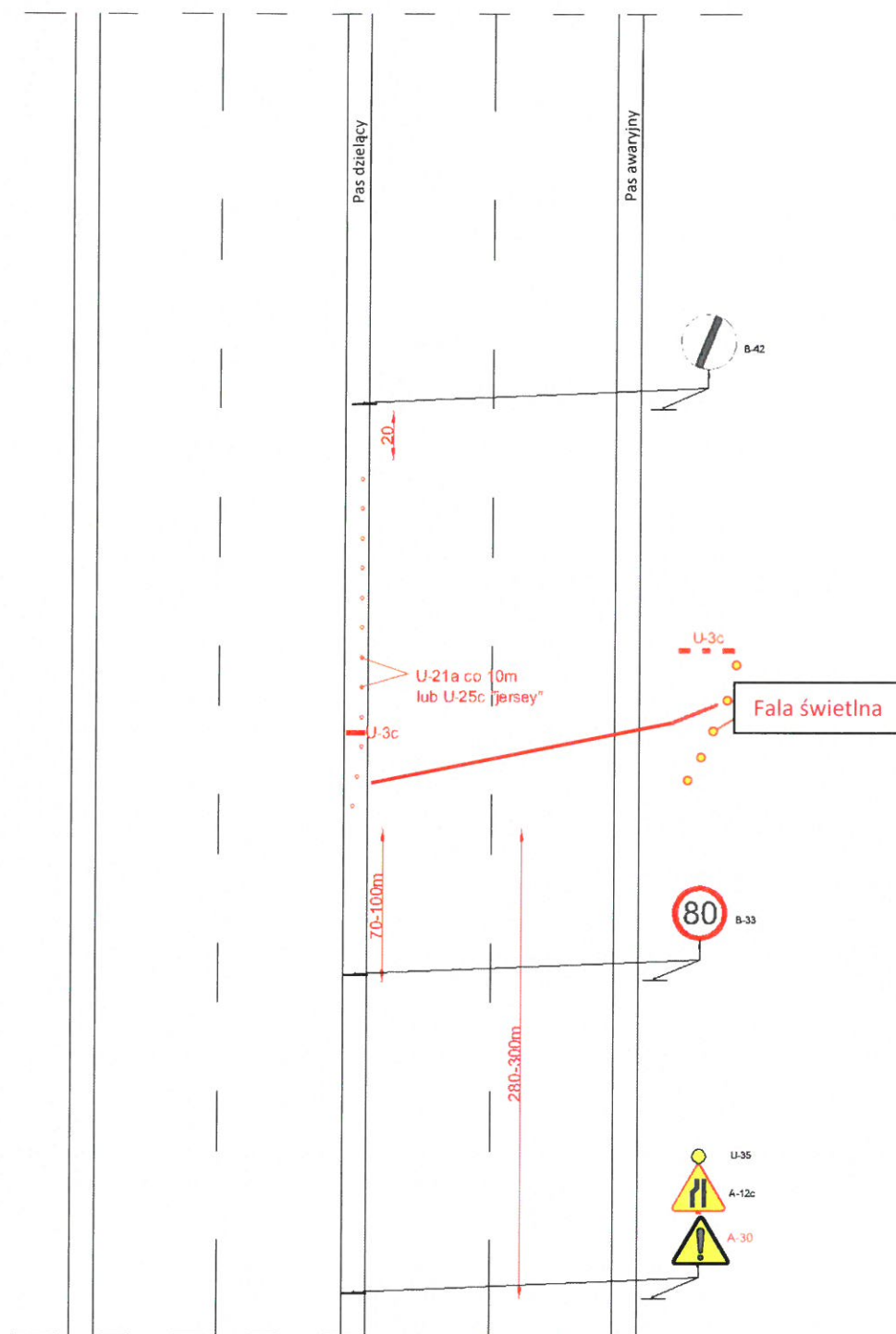
4.3 Przeglądy gwarancyjne – droga ekspresowa 2x2 V=120 km/h – zajęcie lewego pasa ruchu



5.1 Awaryjne ustawienie oznakowania – droga o przekroju 2x2 V≥100 km/h – zajęcie części pasa dzielącego

5.2 Awaryjne ustawienie oznakowania – droga o przekroju 2x2 V≥100 km/h – zajęcie pobocza lub pasa awaryjnego

5.3 Awaryjne ustawienie oznakowania - droga krajowa w obszarze niezabudowanym 1x2 V=90 km/h

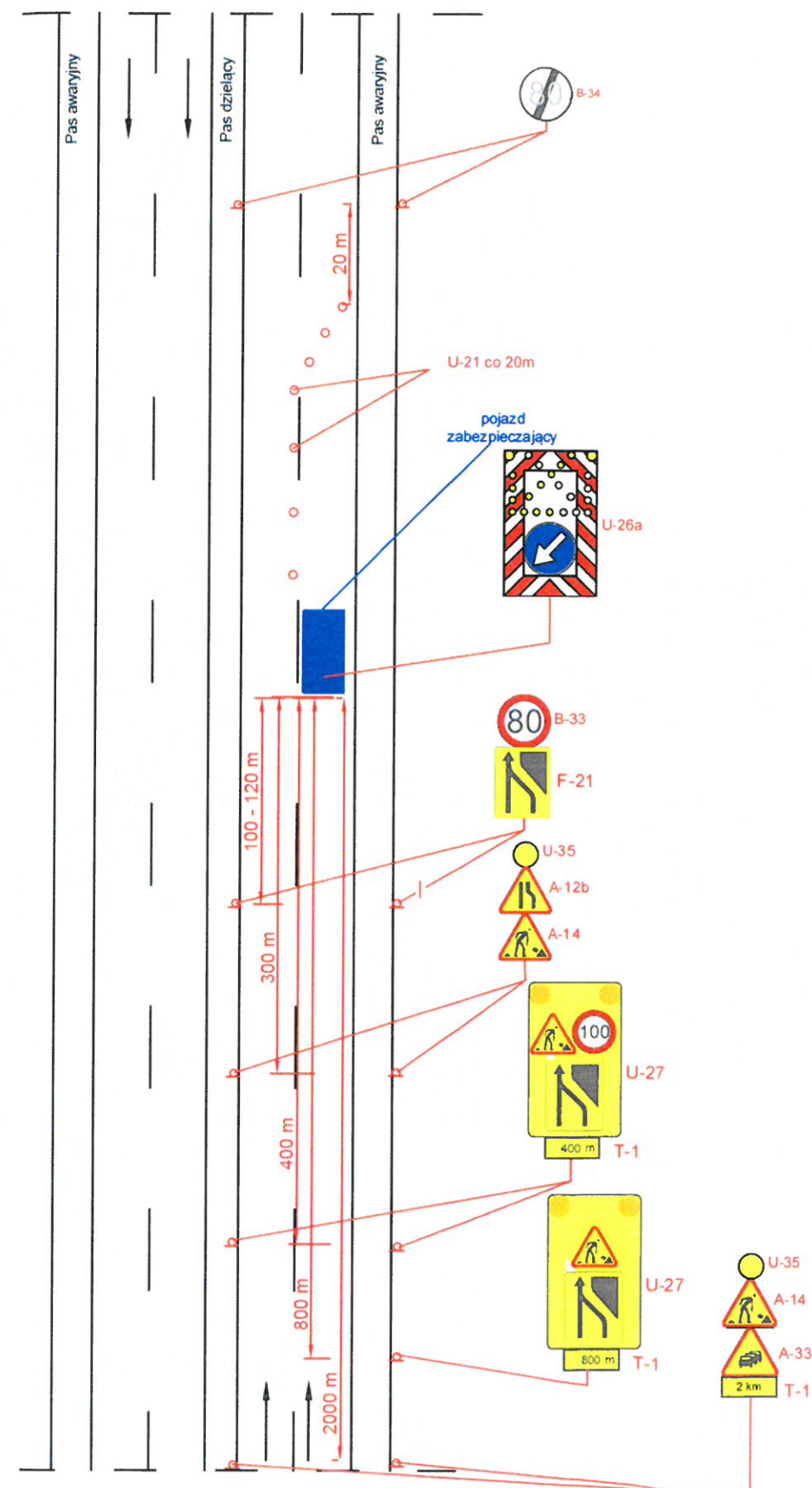
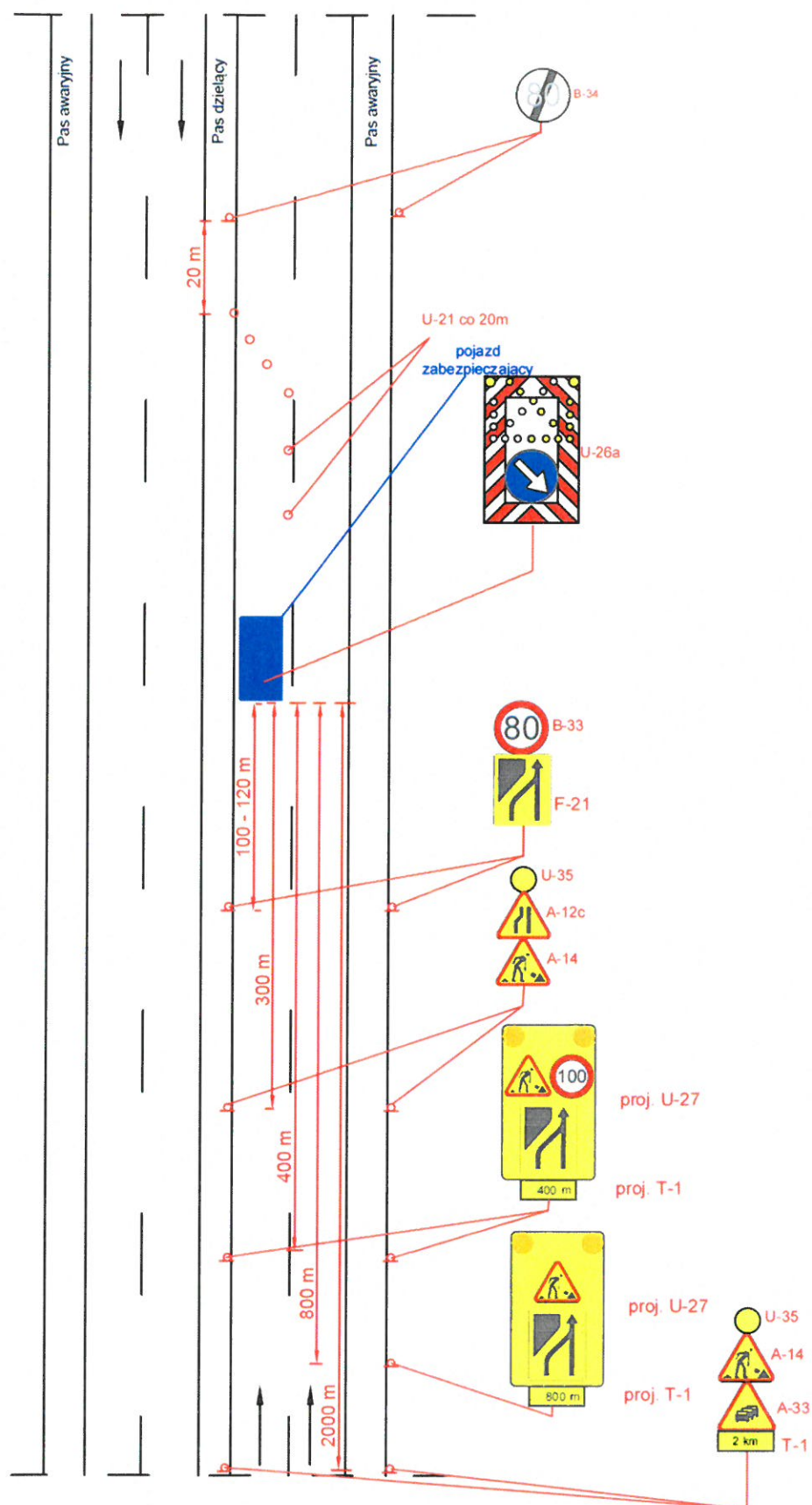


Schematy dopuszczone do stosowania wyłącznie na czas zabezpieczenia uszkodzonych elementów, gdy w pasie drogowym nie przebywają pracownicy. W przypadku prowadzenia prac zastosować schemat z wykorzystaniem poduszek zderzeniowych.

Schemat i rodzaj zabezpieczeń należy dostosować w zależności od warunków lokalnych na drodze. Przyjęte rozwiązania ustalić w porozumieniu z Wydziałem BRD i ZR.

5.4 Awaryjne ustawienie oznakowania – droga o przekroju 2x2 V \geq 100 km/h – zajęcie pasa lewego

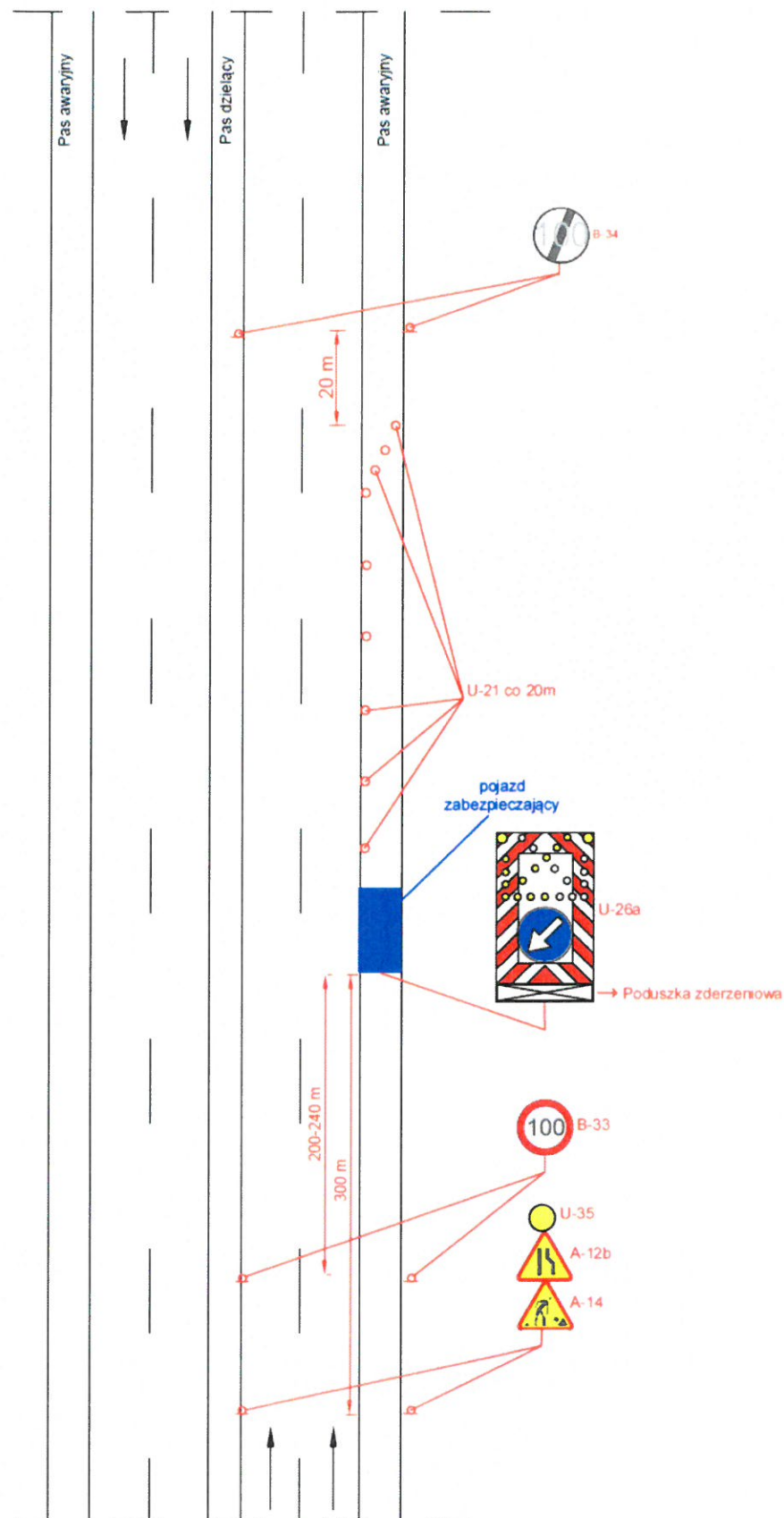
5.5 Awaryjne ustawienie oznakowania – droga o przekroju 2x2 V \geq 100 km/h – zajęcie pasa prawego



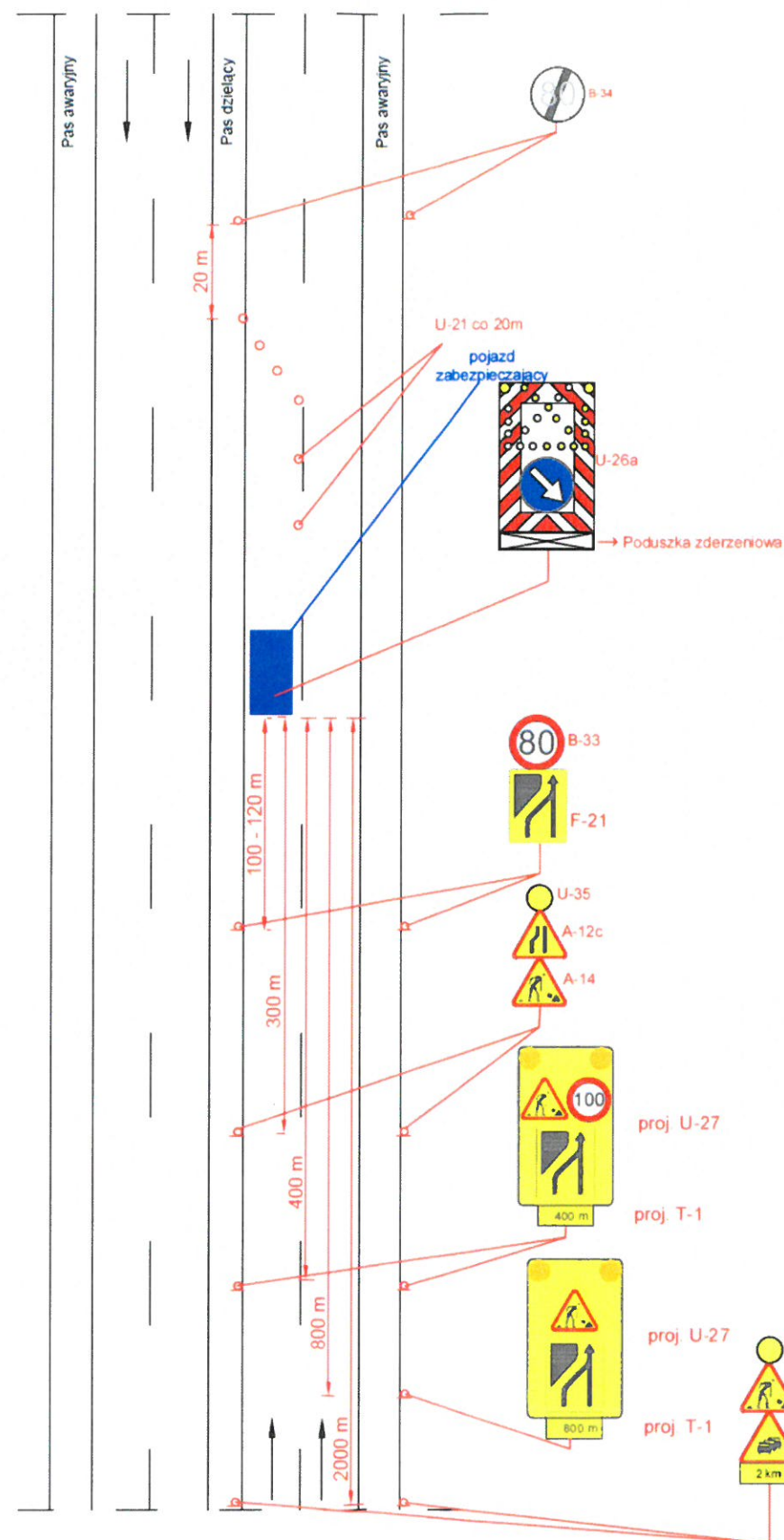
Schematy dopuszczone do stosowania wyłącznie na czas zabezpieczenia uszkodzonych elementów, gdy w pasie drogowym nie przebywają pracownicy. W przypadku prowadzenia prac zastosować schemat z wykorzystaniem poduszek zderzeniowych.

Schemat i rodzaj zabezpieczeń należy dostosować w zależności od warunków lokalnych na drodze. Przyjęte rozwiązania ustalić w porozumieniu z Wydziałem BRD i ZR.

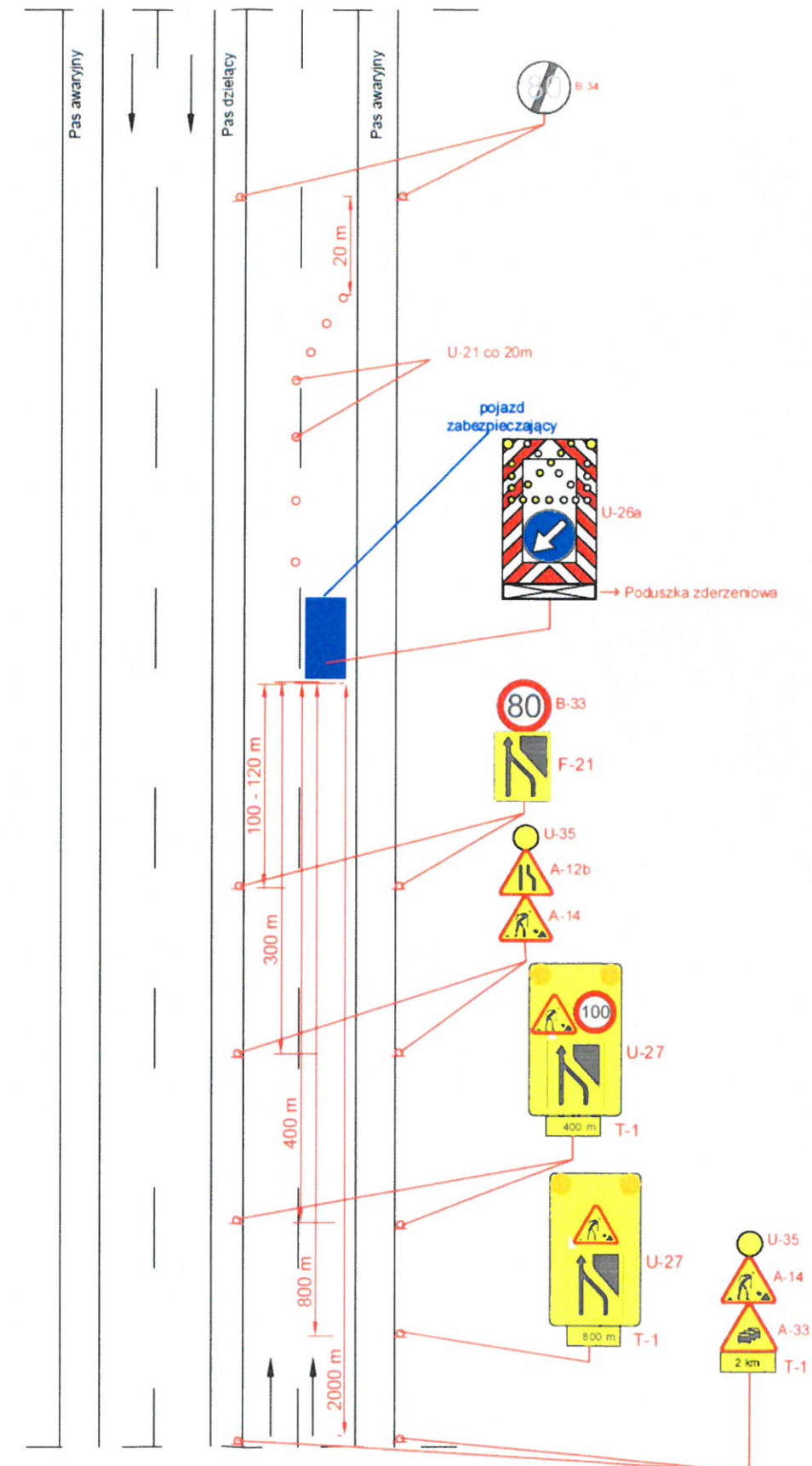
6.1 Roboty długotrwałe - droga o przekroju 2x2 V \geq 100 km/h – zajęcie pasa awaryjnego lub pobocza



6.2 Roboty długotrwałe – droga o przekroju 2x2 V \geq 100 km/h – zajęcie pasa lewego

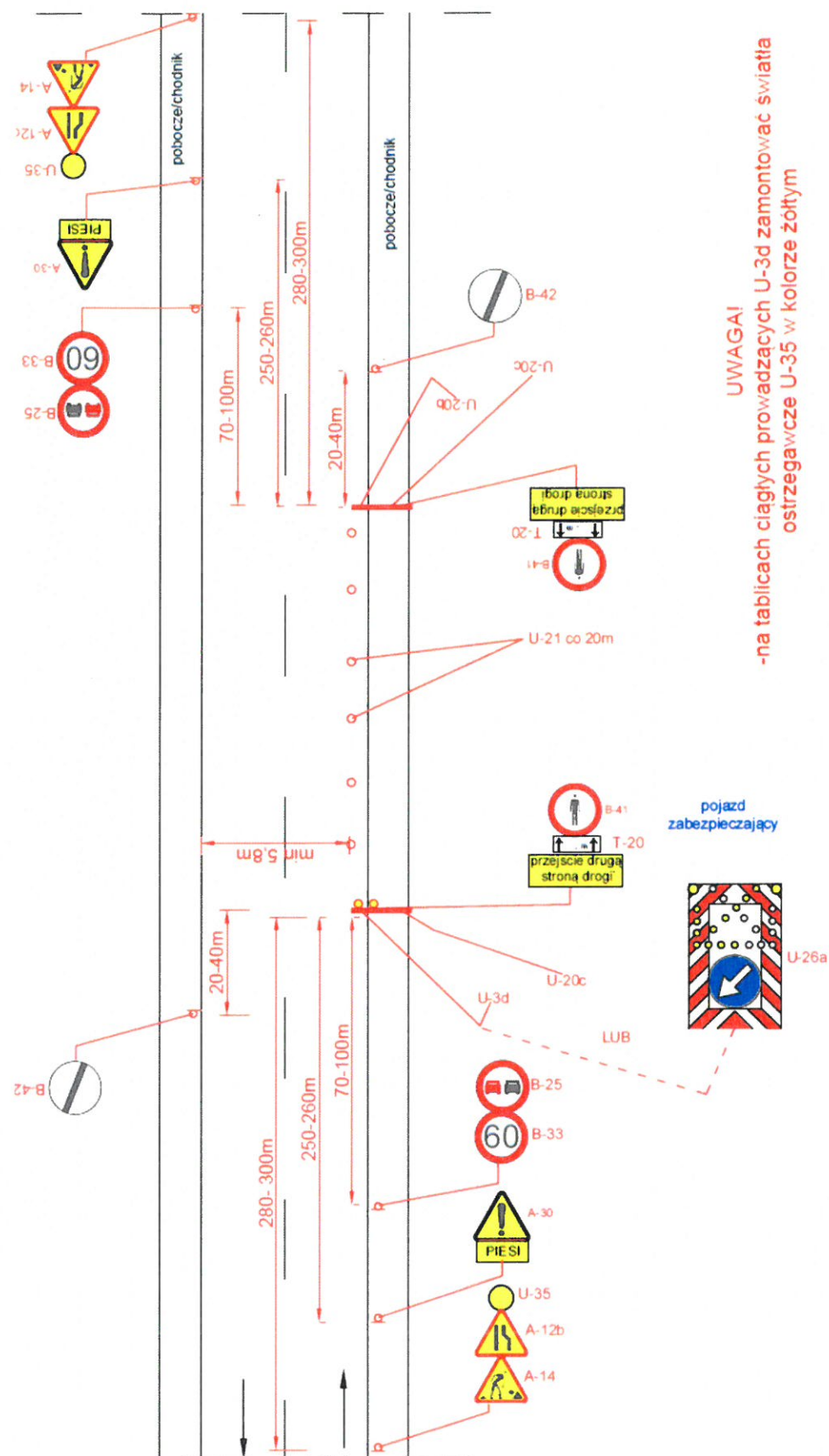


6.3 Roboty długotrwałe – droga o przekroju 2x2 V \geq 100 km/h – zajęcie pasa prawego



Uproszczony projekt organizacji ruchu na potrzeby wykonywania przeglądów oraz wykonywania robót związanych z usunięciem usterek Oddział GDDKiA w Białymstoku

6.4 Roboty długotrwałe - droga krajowa w obszarze niezabudowanym 1x2 V=90 km/h – zajęcie pobocza lub chodnika



6.5 Roboty długotrwałe - droga krajowa w obszarze niezabudowanym 1x2 V=90 km/h – zajęcie pasa ruchu oraz pobocza lub chodnika

