



GENERALNY DYREKTOR  
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD

**PROTOKÓŁ NR 001/4081/2025**

**z dnia 02.01.2025 r.**

**z posiedzenia Zespołu Oceny Projektów Organizacji Ruchu (ZOPOR) w sprawie  
rozpatrzenia projektu organizacji ruchu na drodze numer 3, 5, 8, 12, 15, 18, 25, 30, 33,  
34, 35, 36, 39, 46, 94, A4, S3, S5, S8, A8, A18**

o nazwie: **Projekt czasowej organizacji ruchu dla bieżącego utrzymania dróg i obiektów inżynierskich, napraw gwarancyjnych oraz innych działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci dróg administrowanych przez Oddział GDDKiA we Wrocławiu**, złożonego w Oddziale GDDKiA we Wrocławiu w dniu 20.12.2024 r. przez GDDKiA O/Wrocław Wydział Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Zarządzania Ruchem, ul. Powstańców Śląskich 186, 53-139 Wrocław celem zatwierdzenia organizacji ruchu.

**I. Uczestniczący w posiedzeniu ZOPOR**

Przewodniczący: Paweł Zagrobelny  
Członek: Ewa Dziurlikowska  
Członek: Łukasz Bujacz  
Członek: .....  
osoby zaproszone: .....

**II. Uwagi do projektu:**

1. Wszelkie decyzje o możliwości prowadzenia robót, zastosowania schematu oznakowania robót na danym odcinku drogi oraz szczegółową lokalizację i termin wprowadzenia oznakowania w terenie należy uzgodnić z przedstawicielami właściwego Rejonu GDDKiA. Wdrożenie oznakowania i zabezpieczenie robót należy wykonać pod nadzorem właściwego Rejonu GDDKiA.
2. Lokalizacja, sposób montażu oraz parametry techniczne stosowanych znaków i urządzeń brd muszą być zgodne z 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 (Dz. U. nr 220, poz. 2181).
3. **Na wszystkich drogach klasy A, S oraz na dwujezdniowych drogach klasy GP poza obszarami zabudowanymi, na których dopuszczalna prędkość pojazdów wynosi więcej niż 60 km/h, stosuje się pojazdy/przyczepki zabezpieczające pracowników wyposażone w elementy energochłonne lub urządzenia równoważne, zamontowane na tych pojazdach lub doczepione jako przyczepki. Elementy te muszą posiadać odpowiednią ocenę techniczną wystawioną w kraju producenta przez akredytowaną jednostkę badawczą uznaną w UE.**
4. Krótkotrwałe wstrzymanie ruchu na drogach klasy A i S bezwzględnie wykonywać w asyście Policji.

5. Pojazd/przyczepka zabezpieczająca wyposażone w elementy energochłonne lub urządzenia równoważne powinny być zlokalizowane przed miejscem prowadzenia robót, w odległości 10÷30 m przed obszarem bezpośredniego prowadzenia prac.
6. W przypadku braku schematów dla danej drogi z uwagi na istniejące dodatkowe ograniczenia prędkości można zastosować poniższe rozwiązania:
- autostrada, prędkość 100-80 km/h - zastosować można schematy jak dla autostrady i prędkości 110 km/h;
  - droga ekspresowa, prędkość 110-80 km/h - zastosować można schematy jak dla drogi ekspresowej i prędkości 120 km/h;
  - droga 2x2, prędkości 80-90 km/h - zastosować można schemat dla drogi 2x2 i prędkości 100 km/h;
  - droga 1x2, prędkość 80 km/h - zastosować można schemat dla drogi 1x2 i prędkości 90 km/h;
  - droga 1x2, prędkość 40 km/h - zastosować można schematy dla drogi 1x2 i prędkości 50/60 km/h;

lub opracować i uzyskać zatwierdzenie dla indywidualnych schematów oznakowania.

Stosując powyższe rozwiązanie w szczególności należy zwrócić uwagę na relacje pomiędzy oznakowaniem istniejącym i tymczasowym. W razie potrzeby należy zasłonić kolidujące znaki. Opisane wyżej zasady postępowania należy każdorazowo uzgodnić z odpowiednim Rejonem GDDKiA

7. Dla schematów 73-74 w przypadku prac na zjeździe publicznym na końcu robót przewidzieć znaki B-42 (odwołanie zakazów) lub odpowiednie B-33 lub odpowiednie B-34 (wynikające z SOR).
8. Znaki stosowane do oznakowania robót w pasie drogowym – wymiar o jedną grupę wyższy niż stosowane na danym odcinku drogi (z wyjątkiem autostrad oraz dróg ekspresowych, na których zastosowano znaki „wielkie”). Oznakowanie wykonać z folii odbłaskowej typu 2-ego lub pryzmatycznej.
9. Na tablicach U-26 i U-27 stosowanych dla oznakowania robót prowadzonych na autostradach i drogach ekspresowych należy umieszczać znaki z grupy wielkości „wielkie”. W przypadku braku miejsca na tablicy znak/znaki można umieścić nad tablicą.
10. W sytuacjach awaryjnych, zagrażających bezpieczeństwu ruchu lub wprowadzających znaczne utrudnienia dla kierujących zarządca drogi zastrzega sobie prawo do nakazania wprowadzenia pilnych zmian w organizacji ruchu.
11. Schematy dla robót krótko trwających można wykorzystać wyłącznie dla robót prowadzonych w jednym miejscu, nie dłużej niż 1 dobę. Powyższe nie dotyczy wykorzystania ww. schematów dla oznakowania sytuacji losowych/awaryjnych takich jak uszkodzona dylatacja, bariera, nawierzchnia itp.
12. Schematy dla robót szybko postępujących można wykorzystać wyłącznie dla robót polegających na odnowie oznakowania poziomego, koszeniu traw, realizacji robót porządkowych itp.
13. Nie dopuszcza się do prowadzenia robót związanych z ingerowaniem w funkcjonowanie sygnalizacji świetlnej na podstawie niniejszego opracowania.
14. W przypadku wykonywania pomiarów diagnostycznych na odcinku drogi wyposażonym w tablice zmiennej treści, należy powiadomić pracowników Zespołu Zarządzania Ruchem /Punktu Informacji Drogowej celem wyświetlania odpowiednich komunikatów na ww. tablicach.

15. Kierowanie ruchem możliwe być prowadzone wyłącznie przez osoby posiadające stosowne uprawnienia.
16. Wskazane na poszczególnych schematach długości odcinków robót należy traktować wyłącznie jako maksymalne dopuszczalne długości. Każdorazowo długości odcinków robót (nie większe niż maksymalne) należy uzgodnić z odpowiednim Rejonem GDDKiA (uwzględnić natężenia ruchu, warunki terenowe itp.).
17. Zachować minimalne szerokości pasa ruchu pozostawionego poza zwężeniem jezdni 3,50 m (drogi klasy A i S), 3,00 m (drogi klasy GP), 2,75 m (drogi klasy G).
18. Unieważnienie oznakowania poziomego dla schematów 2+1 w miejscach przejazdu na przeciwny pas ruchu wykonywać poprzez zastosowanie znaków „X” jako żółte linie z łatwousuwalnych taśm odblaskowych (unieważnienie P-4).
19. Dla robót krótko trwających nie dopuszcza się pozostawienia czynnego zjazdu na odcinku objętym ruchem wahadłowym – wszystkie zjazdy na takim odcinku należy zamknąć za pomocą zapór U-20b ze znakiem B-1 lub przewidzieć osobę sterującą ruchem na każdym pozostawionym zjeździe. Zamknąć należy również zjazdy dochodzące do miejsca prowadzenia robót.
20. Schematy na oznakowanie uszkodzonych odcinków barier nr 110-115 wykorzystywać w przypadku, gdy uszkodzenia stwarzają zagrożenie dla uczestników ruchu (np. przerwane lub mocno uszkodzone bariery w rejonie obiektów mostowych, w pasie dzielącym itp.). W innych sytuacjach w rejonie uszkodzonej bariery ustawić tablice U-21 (zalecany rozstaw 10-20 m) oraz znaki B-33 (110km/h lub 80 km/h) – decyzje podejmuje właściwy Rejon GDDKiA w zależności od sytuacji terenowej. Przedmiotowe schematy stosować tylko w przypadku braku możliwości przystąpienia do odtworzenia barier ochronnych.
21. Lampy wczesnego ostrzegania U-35 stosować o wielkości 300 mm.
22. Nie zezwala się na parkowanie (postój) pojazdów, maszyn oraz składowanie materiałów na czynnej jezdni i poboczu drogi krajowej oraz w miejscach pogarszających widoczność.
23. Organizację ruchu wprowadzić zgodnie z uwagami zawartymi w niniejszym protokole.
- 24. Na 24 godziny przed wprowadzeniem organizacji ruchu zawiadomić tutaj. Oddział GDDKiA we Wrocławiu, właściwym Rejonem GDDKiA, KWP we Wrocławiu/Gorzowie Wielkopolskim, właściwą miejscowo KPP oraz zarządcę drogi i zarządzającego ruchem dla wlotu podporządkowanego.**

- 1) zatwierdzenie organizacji ruchu w całości / w części\*
  - a) bez zmian,\*
  - b) ze zmianami / uwagami,\*
- ~~2) odesłanie projektu w celu wprowadzenia poprawek,\*~~
- ~~3) odrzucenie projektu\*~~

Termin wprowadzenia zatwierdzonej organizacji ruchu: do 24 miesięcy od daty zatwierdzenia.

Przewodniczący: .....  
Członek: Dziulikowska .....  
Członek: Luker. Bijan .....  
Członek: .....  
osoby zaproszone: .....

*[Signature]*  
Zastępca Dyrektora Oddziału  
(data i podpis) Jacek Mozarewski



**Projekt czasowej organizacji ruchu  
dla bieżącego utrzymania dróg i obiektów inżynierskich,  
napraw gwarancyjnych oraz innych działań mających na  
celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci  
dróg administrowanych przez Oddział GDDKiA  
we Wrocławiu – 2025 r.**

Opracował:  
Krzysztof Drozd

Wrocław, grudzień 2024 r.

GDDKiA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

## KARTA UZGODNIEN

**GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD**  
**ODDZIAŁ WE WROCŁAWIU**

Zgodnie z art. 10 ust. 3 ustawy z dnia 25 września 1997r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz.U. z 2017r. poz. 1280 z późn. zm.) oraz § 3 ust. 3 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (tekst jednolity Dz. U. z 2017r. poz. 784).

1. Niniejszą organizację ruchu zatwierdzam w całości, ~~w całości~~ w całości ~~z~~ z zmianami lub uwagami:

wymienionymi w protokole

nr 001/4081/2025 z dn. 02.01.2025

2. Nr ewidencyjny projektu organizacji ruchu 001/4081/2025

3. Termin wprowadzenia zatwierdzonej organizacji ruchu do 24 m-cy

od daty zatwierdzenia projektu

4. Zatwierdzona i realizowana stała organizacja ruchu jest ważna do momentu wprowadzenia nowej organizacji ruchu na podstawie nowego zatwierdzonego projektu organizacji ruchu

Z upoważnienia  
Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad  
**Z up. Generalnego Dyrektora**  
**Dróg Krajowych i Autostrad**

**02. 01. 2025**  
(data)

*[Podpis]*  
Zastępca Dyrektora Oddziału  
mgr inż. Jacek Mozalewski

Wykonawca wprowadzający organizację ruchu zawiadamia organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz właściwego komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.



KOMENDA WOJEWÓDZKA POLICJI WE WROCŁAWIU  
WYDZIAŁ RUCHU DROGOWEGO

50-040 Wrocław, ul. Podwale 31-33  
tel. 478713295, fax. 478713155  
[www.dolnoslaska.policja.gov.pl](http://www.dolnoslaska.policja.gov.pl)  
<http://bip.dolnoslaska.policja.gov.pl>

R- I- 5321-S-353-2024  
DK – 1081/2025

Wrocław 02.01.2025 r.

GDDKiA  
Oddział we Wrocławiu  
ul. Powstańców Śląskich 186  
53-139 Wrocław

Na podstawie Ustawy z dnia 20 czerwca 1997r Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz.U. z 2024 r. poz. 1251 ze zm.) i § 7 ust. 2 pkt. 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonania nadzoru nad tym zarządzaniem (tekst jednolity Dz.U. z 2017r. poz. 784) oraz Decyzji nr 32/2023 Komendanta Wojewódzkiego Policji we Wrocławiu z dnia 07.02.2023r - w sprawie wydania upoważnień do opiniowania w imieniu Komendanta Wojewódzkiego Policji we Wrocławiu w zakresie projektów organizacji ruchu.

**Opiniuje pozytywnie :**

Projekt czasowej organizacji ruchu dla bieżącego utrzymania dróg i obiektów inżynierskich. napraw gwarancyjnych oraz innych działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci dróg administrowanych przez Oddział GDDKiA we Wrocławiu – 2025 r. - SCHEMATY.

**Uwagi :**

- Zaleca się, aby zamiast piktogramów znaków B-33 na tablicach U-27 stosować znaki pionowe (po obu stronach jezdni).
- Na rys. 65 i 66 skorygować oznakowania A-12b na A-12c.
- Na rys. 68 i 69 skorygować układ graficzny na tablicach F-21 oraz oznakowanie A-12b na A-12c.
- Krótkotrwale wstrzymanie ruchu na drogach kategorii A i S bezwzględnie wykonywać w asyście Policji.

Zgodnie z § 12 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r – w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonania nadzoru nad tym zarządzaniem (tekst jednolity Dz.U. z 2017r. poz. 784) jednostka wprowadzająca organizację ruchu zawiadamia organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz właściwego Komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.

Sprotz. 2 - cz2

Figz.1 – adresnt. przesłano pocztą + przesłano na adres: [kdrowdz@gddkia.gov.pl](mailto:kdrowdz@gddkia.gov.pl)

Figz.2 - w/a

Opracował: kom. Mariusz Lydka tel. 478714461

KOMENDA WOJEWÓDZKA POLICJI  
we Wrocławiu  
Załącznik  
EKSPEKT  
Wydział Ruchu Drogowego  
KWPD we Wrocławiu  
kom. Mariusz Lydka

## OPIS TECHNICZNY

### 1. Podstawa opracowania

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2023 r. poz. 1047 z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych (Dz. U. 2023 poz. 645 z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych Administracji z dnia 31 lipca 2002 w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. z 2019. poz. 2310 z późn. zm.)
- Rozporządzenie ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. 2019 poz. 2311 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, poz. 784);
- Zarządzenie nr 18 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 26.07.2022 r. w sprawie typowych schematów oznakowania robót oraz pomiarów diagnostycznych prowadzonych w pasie drogowym.

### 2. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest określenie sposobu zabezpieczenia robót utrzymaniowych oraz innych działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w pasie dróg krajowych tak, aby zapewnić bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego oraz pracowników wykonujących roboty.

Opracowanie przygotowano dla:

- ujednolicenia oznakowania robót związanych przede wszystkim z utrzymaniem drogi tj. dla robót, przy których występują utrudnienia typowe dla zwykłych prac utrzymaniowych,
- działań niewymagających całkowitego zamknięcia jezdni dla ruchu pojazdów samochodowych, które powodowałoby konieczność wprowadzenia objazdów,
- działań, które wymagają zmian w organizacji ruchu wyłącznie w czasie wykonywania czynności na drodze.

Opracowanie ma zastosowanie do następujących robót prowadzonych na drodze:

- *szybko postępujących* - oznakowanie robót przemieszcza się wraz z postępem prac (roboty utrzymaniowe, takie jak np. odnowa oznakowania poziomego, koszenie trawy, roboty porządkowe, pomiary pasa drogowego);
- *krótko trwających* - roboty prowadzone są w jednym miejscu nieprzerwanie, nie dłużej niż jeden dzień kalendarzowy, a oznakowanie robót jest stacjonarne na cały czas trwania prac. Możliwe jest również wykorzystywanie schematów *krótko*

*trwających dla oznakowania sytuacji losowych/awaryjnych takich jak uszkodzona dylatacja, bariera, nawierzchnia itp.).*

Przewidziano również odpowiednie schematy dla pomiarów diagnostycznych prowadzonych w pasie drogowym oraz innych powtarzających się sytuacji na drogach (odcinki drogi bez ozn. poziomego, uszkodzone bariery i inne urządzenia brd w miejscach niebezpiecznych itp. – opisanych w dalszej części projektu).

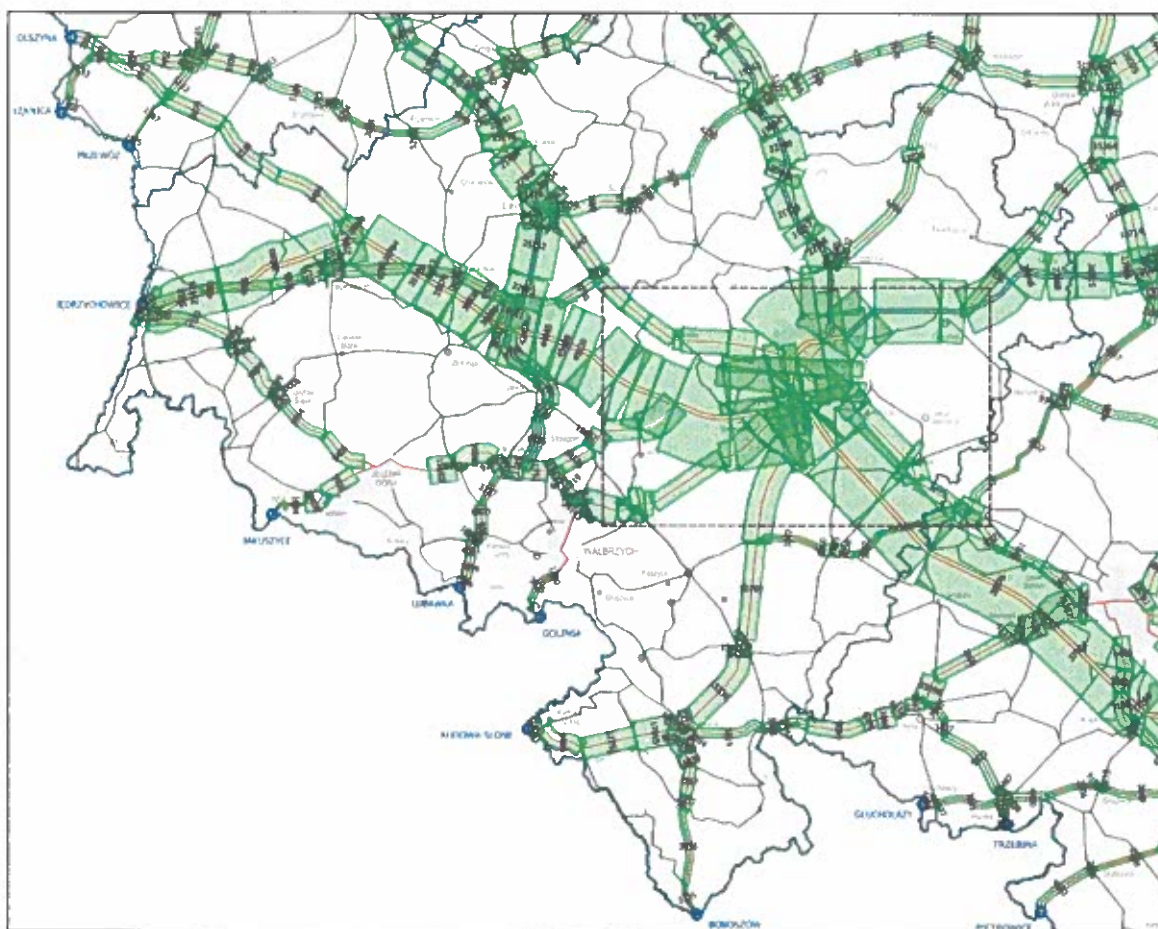
***Dla planowanych robót długo trwających należy zatwierdzić indywidualny projekt organizacji ruchu.***

### 3. Charakterystyka dróg

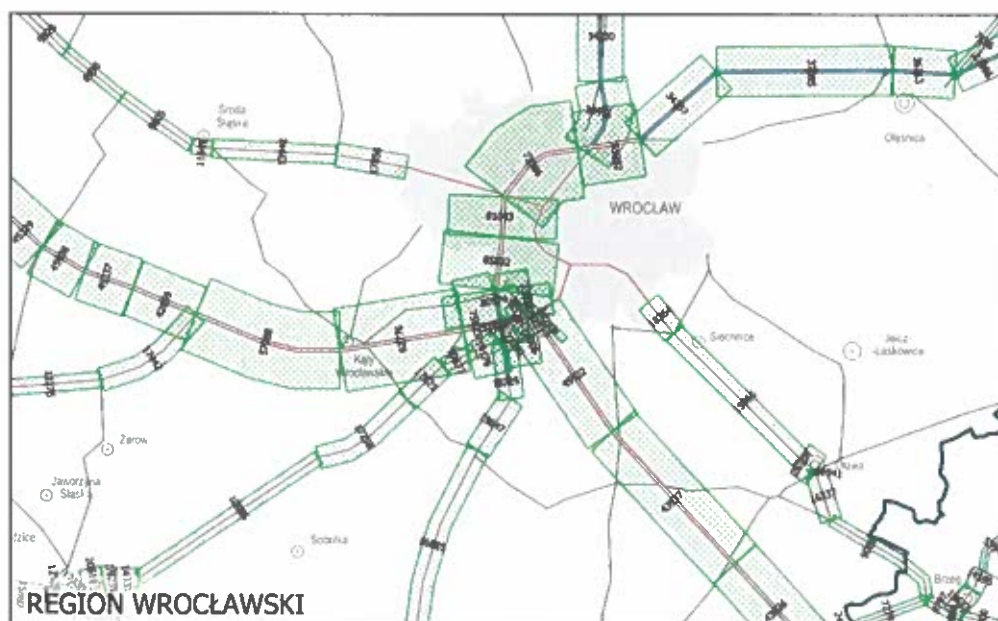
GDDKiA Oddział Wrocław utrzymuje około 1814 km dróg krajowych. Poniżej przedstawiono szacunkowe długości dróg w poszczególnych Rejonach GDDKiA.

REJON Oddziału GDDKiA we Wrocławiu		Długość dróg	
Głogów	1 jezd.	119,151	170,165
	2 jezd.	51,014	
Kłodzko	1 jezd.	139,323	140,702
	2 jezd.	1,379	
Legnica	1 jezd.	146,533	257,214
	2 jezd.	110,681	
Lubań	1 jezd.	217,884	294,708
	2 jezd.	76,724	
Oleśnica	1 jezd.	179,865	234,151
	2 jezd.	54,286	
Wałbrzych	1 jezd.	161,823	195,394
	2 jezd.	33,571	
Wołów	1 jezd.	164,315	220,701
	2 jezd.	56,386	
Wrocław	1 jezd.	184,572	301,419
	2 jezd.	116,847	
Oddział	1 jezd.	1313,516	1814,454
	2 jezd.	500,938	
	ogółem	1814,454	

Na sieci dróg krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział Wrocław występują zróżnicowane natężenia ruchu przedstawione na mapie poniżej. Najbardziej obciążonym odcinkiem dróg krajowych jest droga A8e odc. węzeł Wrocław Zachód /DW 347/-węzeł Wrocław Lotnisko /Graniczna/ z ilością 85832 poj./dobę. Najmniej pojazdów odnotowanych jest na DK35 odc. Unisław Śl. /DW 380/-Wałbrzych /Gr. m./ z ilością 973 poj./dobę.



Rys nr 1. Średni dobowy ruch roczny pojazdów silnikowych na sieci dróg krajowych w 2020 r.



Rys nr 1. Średni dobowy ruch roczny pojazdów silnikowych na sieci dróg krajowych w 2020 r.  
– region wrocławski.

#### **4. Zasady stosowania oznakowania, urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i prowadzenia robót.**

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu użyte do zabezpieczenia i oznakowania miejsca robót na drodze powinny być dobrze widoczne zarówno w dzień, jak i w nocy oraz utrzymane w należyтым stanie przez okres trwania robót. Znaki muszą spełniać wymagania odblaskowości i barw określone w rozporządzeniu<sup>1</sup>. Nie dopuszcza się do stosowania znaków posiadających ślady zużycia takie jak zabrudzenia, zarysowania folii, wyblakłe barwy, wygięte tarcze.

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.

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.

Dla urządzeń bezpieczeństwa ruchu stosuje się odpowiednio barwy: białą, czerwoną, żółtą i czarną. Jeżeli urządzenia te zawierają elementy odblaskowe, powinny być one w kształcie koła lub prostokąta i widoczne w okresie od zmroku do świtu z odległości co najmniej 150 m przy oświetleniu ich światłami drogowymi.

Pojazd wykorzystywany przy robotach prowadzonych w pasie drogowym powinien być wyposażony w ostrzegawczy sygnał świetlny błyskowy barwy żółtej, widoczny ze wszystkich stron z odległości co najmniej 500 m, przy dobrej przejrzystości powietrza (spełniającą normę PN-EN 12352). Zaleca się również, aby z tyłu pojazdu umieszczona była tablica U-26a lub U-26b. Wystające poza obrys pojazdu części urządzeń lub ładunku powinny być oznakowane taśmą ostrzegawczą U-22.

Konstrukcje wsporcze po umieszczeniu na nich urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego powinny zapewniać stabilność.

Osoby wykonujące czynności związane z robotami w pasie drogowym powinny być ubrane w odzież ostrzegawczą o barwie pomarańczowej lub żółtej i wyposażone w elementy odblaskowe.

**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). **Pojazdy te należy również stosować na czas wdrażania oraz usuwania oznakowania i urządzeń brd.**

---

<sup>1</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. (Dz. U. 2019 poz. 2311 z późn. zm.).

Znaki stosowane do oznakowania robót muszą być o jedną grupę wielkości wyższe, niż stosowane na danym odcinku drogi (z wyjątkiem autostrad oraz dróg ekspresowych, na których zastosowano znaki „wielkie”). **Dotyczy to również znaków na tablicy U-27 i U-26, w przypadku braku miejsca na tablicy, znak można zamontować nad tablicą.** W zastosowanym na czas robót oznakowaniu i urządzeniach bezpieczeństwa ruchu drogowego lica znaków (tablic) powinny być wykonane z folii odblaskowej typu 2 albo folii przysmatycznej.

**W przypadku wykonywania robót na odcinku, na którym występuje skrzyżowanie należy bezwzględnie ponowić znaki ostrzegawcze i ograniczenia prędkości za skrzyżowaniem!** Wloty podporządkowane, na których nie są wykonywane prace krótko trwające należy również odpowiednio oznakować (znaki ostrzegawcze, ograniczenia prędkości, sterowanie ruchem). Stosować na nich należy rozwiązania jak na schematach nr 73a-76.

**Dla robót szybko postępujących, w przypadku występowania wlotu podporządkowanego (skrzyżowania/dużego zjazdu publicznego) przewidzieć osobę do ręcznego sterowania ruchem, odpowiedzialną np. za wstrzymanie ruchu na ww. wlocie.**

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

- a) w przypadku drogi klasy A i S:
  - 3,50 m - dla jednego pasa ruchu,
- b) w przypadku drogi klasy GP:
  - 3,00 m - dla jednego pasa ruchu,
  - 6,00 m - dla ruchu dwukierunkowego,
- c) w przypadku drogi klasy G i dróg niższych klas:
  - 2,75 m - dla jednego pasa ruchu,
  - 5,50 m - dla ruchu dwukierunkowego.

W każdym przypadku należy dążyć do minimalizacji długości odcinków wyłączonych z ruchu oraz 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.

Krawędź robót od strony pasa ruchu musi być wydzielona urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego. W przypadku wykonania robót przy krawędzi jezdni o głębokości większej niż 0,5 m oraz w miejscach zagrażających bezpieczeństwu kierowców i pracownikom budowy, do wygrozdzenia należy zastosować tymczasowe bariery drogowe U-14a lub U-14b (wyposażone w odpowiednie odcinki początkowe i końcowe). Bariery te muszą posiadać wymagane dokumenty dopuszczające stosowanie ich na drogach m.in. stosowne certyfikaty zgodne z normami PN-EN 1317.

Tablice kierujące U-21 do rozdzielania pasów o przeciwnych kierunkach ruchu stosować z separatorami U-25a/b (zgodnie z zapisami rozporządzenia pkt. 11.7 załącznik nr 4 -Dz.U.2019, poz. 2311).

Falę świetlną stosuje się 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 5,0 m o skosie od 1:5 do 1:20. Światła U-35 tworzące efekt fali świetlnej spełniając normę PN EN 12352, przy normalnej przejrzystości powietrza powinny być widoczne z odległości, co najmniej 250 m oraz zapalać się i gasnąć z częstotliwością  $90 \pm 30$  cykli na minutę, o podziale cyklu 1:1. **Zalecane jest stosowanie fali świetlnej dopełniającej.**

Dla prowadzonych robót krótko trwających i szybkopostępujących nie dopuszcza się pozostawienia czynnego zjazdu na odcinku objętym wahadłem – zjazdy zamknąć tablicą U-20b lub przewidzieć osobę sterującą ruchem. Zamknąć należy również zjazdy dochodzące do miejsca prowadzenia robót.

Dla występujących zatok autobusowych, parkingów wzdłuż jezdni oraz zjazdów na parkingi poza jezdnią można wykorzystywać odpowiednie schematy z przedmiotowego opracowania, należy dodatkowo zamknąć/wygrodzić przedmiotowe miejsca tablicami U-20b (zjazdy) / tablicami U-21 lub słupkami U-23 (zatoeki autobusowe/ miejsca postojowe wzdłuż jezdni). Należy również zasłonić znaki informujące o przedmiotowych miejscach np. znaki D-18, D-15 itp. W przypadku potrzeby wypuszczenia pojazdów z przedmiotowych miejsc należy przewidzieć stosowne ręczne sterowanie ruchem.

Podczas wykonywania robót krótko trwających w rejonie przejść dla pieszych, należy dodatkowo przewidzieć zamknięcie przejścia dla pieszych (znaki U-20c z B-1 i odpowiednią tabliczką informującą np. o innym ewentualnym przejściu dla pieszych, znak A-30 „Piesi” oraz zasłonić należy znak D-6) lub prowadzić nadzór przejścia dla pieszych przez osoby posiadające uprawnienia do sterowania ruchem. Dla robót szybko postępujących należy przewidzieć osobę do ręcznego sterowania na ww. przejściu.

**Nie dopuszcza się do prowadzenia robót związanych z ingerowaniem w funkcjonowanie sygnalizacji świetlnej.**

W przypadku braku schematów dla danej drogi z uwagi na istniejące dodatkowe ograniczenia prędkości można zastosować poniższe rozwiązania lub opracować i uzyskać zatwierdzenie dla indywidualnych schematów oznakowania:

- autostrada prędkość 100-80 km/h zastosować można schematy jak dla autostrady 110 km/h;
- droga ekspresowa prędkość 110-80 km/h zastosować można schematy jak dla drogi ekspresowej 120 km/h;
- droga 2x2 prędkości 80-90 km/h zastosować można schemat dla drogi 2x2 o prędkość 100 km/h;
- droga 1x2 prędkość 80 km/h zastosować można schemat dla drogi 1x2 o prędkość 90 km/h;
- droga 1x2 prędkość 40 km/h zastosować można schematy dla drogi 1x2 prędkość 50/60 km/h.

Stosując powyższe rozwiązania w szczególności należy zwrócić uwagę na relacje pomiędzy oznakowaniem istniejącym i tymczasowym. W razie potrzeby należy zasłonić kolidujące znaki.

W przypadku braku miejsca w pasie rozdziálu lub na poboczu drogi, zamiast tablic U-27 możliwe jest zastąpienie ich tożsamymi tablicami F-21. Każdorazowa zmiana tablic U-27 na F-21 wymaga uzasadnienia i stosownego uzgodnienia z właściwym Rejonem GDDKiA O\Wrocław.

Każda zastosowana organizacja ruchu wymaga zawiadomienia przez jednostkę wprowadzającą przedmiotową organizację ruchu. Jednostka ta zawiadamia pisemnie (za pomocą formularza wskazanego w załączniku nr 1) dopuszcza się faks, e-mail w godz. pracy Urzędu:

- właściwy Obwód Drogowy i Rejon GDDKiA (jeśli jednostką wprowadzającą nie jest Rejon GDDKiA),
- Oddział GDDKiA we Wrocławiu,
- Zespół Zarządzania Ruchem Oddziału GDDKiA we Wrocławiu,
- właściwą terenowo Komendę Powiatową Policji;
- właściwą terenowo Komendę Wojewódzką Policji - Wydział Ruchu Drogowego;

o planowanym rozpoczęciu prac, podając datę, czas i miejsce ich wykonywania, co najmniej na 24 godziny przed ich rozpoczęciem.

Każdorazowo wdrożenie oznakowania i zabezpieczenia robót powinno być potwierdzone protokołem odbioru czasowej organizacji ruchu (wzór w załączeniu nr 2) podpisanym przez uprawnionego pracownika GDDKiA, ze wskazaniem daty i godziny wdrożenia organizacji ruchu.

Uprawniony pracownik GDDKiA potwierdza zgodność wdrożonej organizacji ruchu z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu, a także weryfikuje oznakowanie i zabezpieczenie robót pod kątem ich jakości i kompletności, a także pod kątem zapewnienia odpowiedniej widoczności oznakowania w terenie oraz braku przesłaniania przez inne elementy w pasie drogowym (znaki, drzewa, konstrukcje).

W przypadku konieczności zastosowania organizacji ruchu nieprzewidzianej w przedmiotowym opracowaniu, należy przygotować indywidualny projekt organizacji ruchu, który wymaga zatwierdzenia zgodnie z obowiązującymi przepisami dotyczącymi szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach publicznych.

Szczegóły organizacji ruchu dla poszczególnych sytuacji przedstawione są w załączniku graficznym.

## 5. Schematy dla pomiarów diagnostycznych prowadzonych w pasie drogowym

Niniejsze schematy sporządzono w celu wskazania bezpiecznej czasowej organizacji ruchu jaka powinna obowiązywać w trakcie wykonywania działań (badań i pomiarów) przez pracowników Wydziałów Technologii - Laboratoriów Drogowych GDDKiA lub innych jednostek po uzyskaniu indywidualnej zgody GDDKiA O\Wrocław.

Działania wykonywane przez pracowników Wydziałów Technologii (Laboratoriów Drogowych) nie są typowymi robotami drogowymi. Działania posiadają charakter badań i pomiarów drogowych.

Przedstawione rysunki i schematy w zakresie stosowanych zabezpieczeń, oznakowania drogowego i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego uwzględniają specyficzny charakter wykonywanych działań (w tym w szczególności: konieczności stosowania specjalistycznego sprzętu).

**W przypadku wykonywania pomiarów diagnostycznych na odcinku drogi wyposażonym w tablice zmiennej treści, należy powiadomić pracowników Zespołu Zarządzania Ruchem /Punktu Informacji Drogowej celem wyświetlania odpowiednich komunikatów na ww. tablicach.**

Przy wprowadzaniu czasowej organizacji ruchu każdorazowo należy uwzględnić konieczność jej dostosowania do lokalnych warunków, a także uwzględnić funkcjonujące istniejące oznakowanie drogowe.

W części graficznej niniejszego projektu czasowej organizacji ruchu przedstawiono schematy czasowej organizacji ruchu planowane do wdrożenia w obrębie typowych przekrojów drogowych.

Przewiduje się wykonywanie prac (badań) w następujących przypadkach:

- **TYP 1** - Badania wykonywane w sposób dynamiczny, w czasie jazdy, z prędkością co najmniej 60-90 km/h, bez zatrzymywania pojazdu.

Przykładowe wykonywane działania:

### - Profilografy laserowe – pomiar równości/makrotekstury

Pomiary równości podłużnej i kolein i innych parametrów nawierzchni za pomocą profilografów są robotami ciągłymi. Pomiary te wykonywane są w przekroju pasa ruchu badanego odcinka drogi podczas jazdy zestawu pomiarowego. Pomiar odbywa się przy prędkości 60 - 90 km/h w sposób płynny.

### - Pomiary szorstkości I (bez opuszczania pojazdu)

Pomiary właściwości przeciwpoślizgowych nawierzchni za pomocą urządzenia o niepełnej blokadzie koła są robotami ciągłymi. Pomiary te wykonywane są w śladzie prawego koła/lewego koła dowolnego pasa ruchu badanego odcinka drogi podczas ciągłej jazdy zestawu. Pomiar odbywa się przy prędkości 60 - 90 km/h w zależności od potrzeb. Nie występuje hamowanie co 100 m.

### - Pomiary szorstkości II (bez opuszczania pojazdu)

Pomiary właściwości przeciwpoślizgowych nawierzchni za pomocą urządzenia o pełnej blokadzie koła są robotami ciągłymi. Pomiary te wykonywane są w śladzie prawego koła pasa ruchu badanego odcinka drogi podczas jazdy zestawu co 100 m. Pomiar odbywa się przy prędkości 60 km/h: hamowanie co 100 m (pełna blokada koła pomiarowego przyczepki). Zestaw praktycznie nie wytraca prędkości.

Procedura prowadzenia pomiaru wg Wytycznych DSN i innych wytycznych prowadzenia pomiarów diagnostycznych.

- Pomiary oznakowania poziomego urządzeniem mobilnym.

Pomiary wykonywane przy prędkości przejazdu co najmniej 60 km/h, bez zatrzymywania pojazdu, bez wysiadania pracowników z pojazdu.

Pomiary parametrów oznakowania poziomego za pomocą urządzenia mobilnego są robotami ciągłymi.

- **TYP 2** - Badania wykonywane w sposób dynamiczny, w czasie jazdy, z prędkością 20-60 km/h, bez zatrzymywania pojazdu i wysiadania pracowników.

Przykładowe wykonywane działania:

- Pomiary szorstkości I (bez opuszczania pojazdu)

Pomiary właściwości przeciwpoślizgowych nawierzchni za pomocą urządzenia o niepełnej blokadzie koła są robotami ciągłymi. Pomiary te wykonywane są w śladzie prawego koła lub lewego koła dowolnego pasa ruchu badanego odcinka drogi podczas ciągłej jazdy zestawu. Pomiar odbywa się przy prędkości 20 – 60 km/h w zależności od potrzeb. Nie występuje hamowanie co 100 m.

- Pomiary specjalne – inwentaryzacja uszkodzeń nawierzchni/ pomiar długości odcinków dróg (bez opuszczania pojazdu)

Pomiary/inwentaryzacje stanu spękań, ubytków i innych uszkodzeń oraz pomiary długości odcinków dróg za pomocą specjalistycznych rejestratorów/dromików są robotami ciągłymi. Pomiary te wykonywane są w przekroju pasa ruchu badanego odcinka drogi podczas jazdy pojazdu. Pomiar odbywa się przy prędkości 20 - 40 km/h w sposób płynny.

- Penetroradar – pomiar grubości warstw konstrukcji nawierzchni (bez opuszczania pojazdu)

Pomiary grubości warstw konstrukcji nawierzchni są robotami ciągłymi. Pomiary te wykonywane są w przekroju pasa ruchu badanego odcinka drogi podczas jazdy zestawu pomiarowego. Pomiar odbywa się przy prędkości 20 - 60 km/h w sposób płynny.

- **TYP 3** – Badania wykonywane z zatrzymaniem pojazdu bez wysiadania pracowników, lub przy bardzo niskich prędkościach przejazdu (5-10 km/h).

Przykładowe wykonywane działania:

- Pomiary ugięć (bez opuszczania pojazdu, z zatrzymaniem pojazdu).

Pomiary ugięć sprężystych nawierzchni za pomocą ugięciomierza udarowego (dynamicznego) są robotami szybko postępującymi. Pomiary te będą wykonywane w śladzie prawego koła pasa ruchu w punktach zlokalizowanych w odległości co 25 m 50 m lub 100 m. Procedura prowadzenia pomiaru wg Wytycznych DSN i innych wytycznych prowadzenia pomiarów diagnostycznych. Czas trwania pomiaru ugięć w jednym punkcie: około 2 minuty.

- Badanie planografem (bez opuszczania pojazdu).

Badanie planografem odbywa się z prędkością 5-10 km/hm.

- **TYP 4** – Badania wykonywane z zatrzymaniem pojazdu, z koniecznością wysiadania pracowników z pojazdu, badania trwają powyżej 5 minut w danym miejscu – oznakowanie zgodnie ze schematami niniejszego opracowania.

Przykładowe wykonywane działania:

- Odwierty w nawierzchni (prace operatora na jezdni)

Odwierty w nawierzchni są robotami szybko postępującymi. Prace są wykonywane za pomocą wiertnicy mechanicznej, w środku prawego pasa ruchu, w 4 punktach zlokalizowanych na długości odcinka oraz na wybranych spękaniach poprzecznych.

Roboty na drodze będą obejmować:

- a) wykonanie odwiertów wraz z pobraniem próbek rdzeniowych z nawierzchni,
- b) uzupełnienie masą na zimo otworów po odwiertach, zagęszczenie masy przez ubijanie,
- c) oczyszczenie szczotką miejsca po odwiercie.

Czas trwania jednego odwiertu wraz z likwidacją otworu po odwiercie: około 30 minut.

- Pomiary oznakowania poziomego reflektometrem ręcznym.

Pomiary wykonywane z koniecznością zatrzymania pojazdu i wysiadania pracowników z pojazdu w celu wykonania czynności na drodze.

Działania należy wykonywać wyłącznie w warunkach dobrej widoczności na drodze. Wszystkie osoby uczestniczące w pracach (pomiarach, badaniach) muszą być bezwzględnie wyposażone w odblaskowe kamizelki i odzież BHP.

Wszystkie pojazdy w trakcie wykonywania prac na drodze winny mieć włączone lampy ostrzegawcze. Dopuszcza się dodatkowo używanie znaków podnoszonych z dachu pojazdu pomiarowego.

Przy pomiarach typu 3, (pomiar ugięć i planograf, prędkość 5-10 km/h) oraz typu 4 (odwierty, reflektometry ręczne), a także przeglądów gwarancyjnych oraz krótkich napraw utrzymaniowych (wymagających opuszczenia pojazdu na czas do 30 min) na drogach klasy A i S oraz GP dwujezdniowych należy stosować pojazdy (przyczepki) zabezpieczające na pasie ruchu wyposażone w elementy energochłonne lub urządzenia równoważne.

Dołączono 18 schematów oznakowania i zabezpieczenia dla poszczególnych typów prowadzonych działań.

Załączniki graficzne zostały ponumerowane:

- Rys. nr V.1-6 – do oznakowania i zabezpieczenia wykonywanych badań typu 1.
- Rys. nr V.7-13 i V.15-17 – do oznakowania i zabezpieczenia wykonywanych badań typu 2.
- Rys. nr V.7-16 i V.18 – do oznakowania i zabezpieczenia wykonywanych badań typu 3.
- Rys. nr V.19 – 23 – do oznakowania i zabezpieczenia wykonywanych badań typu 4, przeglądów gwarancyjnych z opuszczeniem pojazdu do 30 min, napraw utrzymaniowych z opuszczeniem pojazdu do 30 min.
- Schemat nr A - oznakowanie pojazdów służących do wykonywania badań na drogach krajowych.
- Schemat nr B - oznakowanie pojazdów służących do wykonywania badań na drogach krajowych.

## 6. Opis występujących zagrożeń i utrudnień

Podczas wykonywania robót będą występowały następujące zagrożenia:

- z uwagi na duże natężenie ruchu na drogach krajowych możliwe jest wystąpienia zatorów przed robotami;
- ryzyko najechania pojazdów na miejsce prowadzenia robót;
- ryzyko najechania na oczekujące w zatorze pojazdy przez nadjeżdżające pojazdy dojeżdżające od ww. miejsca.

Zagrożenia i utrudnienia wynikające z zakresu i sposobu prowadzonych robót szybko postępujących i krótko trwających zostaną wyeliminowane poprzez przewidziane w projekcie czasowej organizacji ruchu rozwiązania tj. odpowiednie znaki pionowe: ostrzegawcze, zakazu; nakazu, informacyjne, oznakowanie poziome oraz elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego (zapory, zastawy, tablic, pachołki itp.), przewidziane w/w przepisami. Powyższy opis nie dotyczy sytuacji wynikających z konieczności przestrzegania przez wykonawcę robót przepisów BHP.

## 7. Terminy czasowej organizacji ruchu

Przewidywany termin wprowadzenia czasowej organizacji ruchu oraz termin przywrócenia poprzedniej stałej organizacji ruchu – zgodnie z potrzebami w okresie do 24 miesięcy do daty zatwierdzenia przedmiotowego projektu lub wprowadzenia nowych schematów odpowiednim projektem czasowej organizacji ruchu.

## 8. Uwagi

- Lokalizacja, sposób montażu oraz parametry techniczne stosowanego znaku muszą być zgodne z 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 (Dz. U. 2019 poz. 2311 z późn. zm.).
- Kierowanie ruchem drogowym może odbywać się jedynie przez osoby uprawnione.
- W trakcie prowadzenia robót należy zachować możliwość dojazdów i dojść, w tym szczególnie służb ratowniczych i komunalnych, do posesji oraz obiektów objętych zakresem robót (o terminach i zakresie wprowadzanych ograniczeń w ruchu kołowym wraz z podaniem możliwości dojazdu, powiadomić należy administratorów budynków i posesji w strefie robót).
- Jednostka prowadząca roboty w pasie drogowym zobowiązana jest do utrzymania w należytych stanie zastosowanych znaków drogowych, urządzeń sygnalizacyjnych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

*Ryszard Orade*

## 9. Spis rysunków

Rys. 0 Mapa orientacyjna w skali 1:25 000.

### **Roboty szybko postępujące**

- Rys. 1 Autostrada o przekroju 2x3 - zajęcie lewego pasa ruchu  
Rys. 1a Autostrada o przekroju 2x3 - zajęcie lewego pasa ruchu- prędkość  $V=120\text{km/h}$   
Rys. 2 Autostrada o przekroju 2x3 - zajęcie prawego pasa ruchu  
Rys. 2a Autostrada o przekroju 2x3 - zajęcie prawego pasa ruchu- prędkość  $V=120\text{km/h}$   
Rys. 3 Autostrada o przekroju 2x2 - zajęcie pasa awaryjnego  
Rys. 3a Autostrada o przekroju 2x2 - zajęcie pasa awaryjnego- prędkość  $V=120\text{km/h}$   
Rys. 4 Autostrada o przekroju 2x2 - zajęcie lewego pasa ruchu  
Rys. 4a Autostrada o przekroju 2x2 - zajęcie lewego pasa ruchu- prędkość  $V=110\text{km/h}$   
Rys. 4b Autostrada o przekroju 2x2 - zajęcie lewego pasa ruchu- prędkość  $V=120\text{km/h}$   
Rys. 5 Autostrada o przekroju 2x2 - zajęcie prawego pasa ruchu  
Rys. 5a Autostrada o przekroju 2x2 - zajęcie prawego pasa ruchu- prędkość  $V=110\text{km/h}$   
Rys. 5b Autostrada o przekroju 2x2 - zajęcie prawego pasa ruchu- prędkość  $V=120\text{km/h}$   
Rys. 6 Droga ekspresowa o przekroju 2x3 - zajęcie lewego pasa ruchu  
Rys. 7 Droga ekspresowa o przekroju 2x3 - zajęcie prawego pasa ruchu  
Rys. 8 Droga ekspresowa o przekroju 2x2 - zajęcie pasa awaryjnego  
Rys. 9 Droga ekspresowa o przekroju 2x2 - zajęcie lewego pasa ruchu  
Rys. 9a Droga ekspresowa o przekroju 2x2 2x3- prace w szerokim pasie rozdziału  
Rys. 10 Droga ekspresowa o przekroju 2x2 - zajęcie prawego pasa ruchu  
Rys. 11 Droga o przekroju 2x2 w obszarze niezabudowanym - zajęcie pobocza  
Rys. 11a Droga o przekroju 2x2 w obszarze niezabudowanym - zajęcie pobocza- prędkość  $V=70\text{km/h}$   
Rys. 11b Droga o przekroju 2x2, 2x3 i 2+1- prace poza poboczem i pasem awaryjnym  
Rys. 12 Droga o przekroju 2x2 w obszarze niezabudowanym - zajęcie lewego pasa ruchu  
Rys. 12a Droga o przekroju 2x2 w obszarze niezabudowanym - zajęcie lewego pasa ruchu- prędkość  $V=70\text{km/h}$   
Rys. 13 Droga o przekroju 2x2 w obszarze niezabudowanym - zajęcie prawego pasa ruchu  
Rys. 13a Droga o przekroju 2x2 w obszarze niezabudowanym - zajęcie prawego pasa ruchu- prędkość  $V=70\text{km/h}$   
Rys. 14 Droga o przekroju 2x2. w obszarze zabudowanym - zajęcie pobocza  
Rys. 15 Droga o przekroju 2x2 w obszarze zabudowanym - zajęcie lewego pasa ruchu  
Rys. 16 Droga o przekroju 2x2 w obszarze zabudowanym - zajęcie prawego pasa ruchu  
Rys. 17 Droga o przekroju 1x2 w obszarze niezabudowanym - zajęcie pobocza/chodnika oraz części pasa ruchu  
Rys. 17a Droga o przekroju 1x2 w obszarze niezabudowanym - zajęcie pobocza/chodnika oraz części pasa ruchu- prędkość  $V=70\text{km/h}$   
Rys. 17b Droga o przekroju 1x2 prędkość 90 km/h – roboty prowadzone poza poboczem/chodnikiem drogi  
Rys. 18 Droga o przekroju 1x2 w obszarze niezabudowanym - zajęcie pasa ruchu  
Rys. 18a Droga o przekroju 1x2 w obszarze niezabudowanym - zajęcie pasa ruchu- prędkość  $V=70\text{km/h}$   
Rys. 19 Droga o przekroju 1x2 w obszarze zabudowanym - zajęcie pobocza/chodnika oraz części pasa ruchu  
Rys. 19a Droga o przekroju 1x2 prędkość 50/60 km/h – roboty prowadzone poza poboczem/chodnikiem drogi  
Rys. 20 Droga o przekroju 1x2 w obszarze zabudowanym - zajęcie pasa ruchu

### **Odnowa oznakowania poziomego**

- Rys. 21 Autostrada o przekroju 2x3 - zajęcie lewego pasa ruchu  
Rys. 21a Autostrada o przekroju 2x3 - zajęcie lewego pasa ruchu- prędkość  $V=120\text{km/h}$   
Rys. 22 Autostrada o przekroju 2x3 - zajęcie prawego pasa ruchu  
Rys. 22a Autostrada o przekroju 2x3 - zajęcie prawego pasa ruchu- prędkość  $V=120\text{km/h}$   
Rys. 23 Autostrada o przekroju 2x2 - zajęcie pasa awaryjnego  
Rys. 23a Autostrada o przekroju 2x2 - zajęcie pasa awaryjnego- prędkość  $V=120\text{km/h}$   
Rys. 24 Autostrada o przekroju 2x2 - zajęcie lewego pasa ruchu  
Rys. 24a Autostrada o przekroju 2x2 - zajęcie lewego pasa ruchu- prędkość  $V=110\text{km/h}$

- Rys. 24b Autostrada o przekroju 2x2 - zajęcie lewego pasa ruchu – prędkość  $V=120\text{km/h}$   
Rys. 25 Autostrada o przekroju 2x2 - zajęcie prawego pasa ruchu  
Rys. 25a Autostrada o przekroju 2x2 - zajęcie prawego pasa ruchu – prędkość  $V=110\text{km/h}$   
Rys. 25b Autostrada o przekroju 2x2 - zajęcie prawego pasa ruchu – prędkość  $V=120\text{km/h}$   
Rys. 26 Droga ekspresowa o przekroju 2x3 - zajęcie lewego pasa ruchu  
Rys. 27 Droga ekspresowa o przekroju 2x3 - zajęcie prawego pasa ruchu  
Rys. 28 Droga ekspresowa o przekroju 2x2 - zajęcie pasa awaryjnego  
Rys. 29 Droga ekspresowa o przekroju 2x2 - zajęcie lewego pasa ruchu  
Rys. 30 Droga ekspresowa o przekroju 2x2 - zajęcie prawego pasa ruchu  
Rys. 31 Droga o przekroju 2x2 w obszarze niezabudowanym - zajęcie lewego pasa ruchu  
Rys. 31a Droga o przekroju 2x2 w obszarze niezabudowanym - zajęcie lewego pasa ruchu – prędkość  $V=70\text{km/h}$   
Rys. 32 Droga o przekroju 2x2 w obszarze niezabudowanym - zajęcie prawego pasa ruchu  
Rys. 32a Droga o przekroju 2x2 w obszarze niezabudowanym - zajęcie prawego pasa ruchu – prędkość  $V=70\text{km/h}$   
Rys. 33 Droga o przekroju 2x2 w obszarze zabudowanym - zajęcie lewego pasa ruchu  
Rys. 34 Droga o przekroju 2x2 w obszarze zabudowanym - zajęcie prawego pasa ruchu  
Rys. 35 Droga o przekroju 1x2 w obszarze niezabudowanym - zajęcie pasa ruchu  
Rys. 35a Droga o przekroju 1x2 w obszarze niezabudowanym - zajęcie pasa ruchu – prędkość  $V=70\text{km/h}$   
Rys. 36 Droga o przekroju 1x2 w obszarze niezabudowanym - odnowa oznakowania w osi jezdni  
Rys. 36a Droga o przekroju 1x2 w obszarze niezabudowanym - odnowa oznakowania w osi jezdni – prędkość  $V=70\text{km/h}$   
Rys. 37 Droga o przekroju 1x2 w obszarze zabudowanym - zajęcie pasa ruchu  
Rys. 38 Droga o przekroju 1x2 w obszarze zabudowanym - odnowa oznakowania w osi jezdni

### **Roboty krótko trwające**

- Rys. 39 Autostrada o przekroju 2x3 - zajęcie lewego pasa ruchu  
Rys. 39a Autostrada o przekroju 2x3 - zajęcie lewego pasa ruchu – prędkość  $V=120\text{km/h}$   
Rys. 40 Autostrada o przekroju 2x3 - zajęcie prawego pasa ruchu  
Rys. 40a Autostrada o przekroju 2x3 - zajęcie prawego pasa ruchu – prędkość  $V=120\text{km/h}$   
Rys. 41 Autostrada o przekroju 2x3 - zajęcie środkowego pasa ruchu  
Rys. 41a Autostrada o przekroju 2x3 - zajęcie środkowego pasa ruchu – prędkość  $V=120\text{km/h}$   
Rys. 42 Autostrada o przekroju 2x2 - zajęcie pasa awaryjnego  
Rys. 42a Autostrada o przekroju 2x2 - zajęcie pasa awaryjnego – prędkość  $V=120\text{km/h}$   
Rys. 43 Autostrada o przekroju 2x2 - zajęcie lewego pasa ruchu  
Rys. 43a Autostrada o przekroju 2x2 - zajęcie lewego pasa ruchu – prędkość  $V=110\text{km/h}$   
Rys. 43b Autostrada o przekroju 2x2 - zajęcie lewego pasa ruchu – prędkość  $V=120\text{km/h}$   
Rys. 44 Autostrada o przekroju 2x2 - zajęcie prawego pasa ruchu  
Rys. 44a Autostrada o przekroju 2x2 - zajęcie prawego pasa ruchu – prędkość  $V=110\text{km/h}$   
Rys. 44b Autostrada o przekroju 2x2 - zajęcie prawego pasa ruchu – prędkość  $V=120\text{km/h}$   
Rys. 45 Droga ekspresowa o przekroju 2x3 - zajęcie lewego pasa ruchu  
Rys. 46 Droga ekspresowa o przekroju 2x3 - zajęcie prawego pasa ruchu  
Rys. 47 Droga ekspresowa o przekroju 2x3 - zajęcie środkowego pasa ruchu  
Rys. 48 Droga ekspresowa o przekroju 2x2 - zajęcie pasa awaryjnego  
Rys. 49 Droga ekspresowa o przekroju 2x2 - zajęcie lewego pasa ruchu  
Rys. 50 Droga ekspresowa o przekroju 2x2 - zajęcie prawego pasa ruchu  
Rys. 51 Droga o przekroju 2x2 w obszarze niezabudowanym - zajęcie pobocza  
Rys. 51a Droga o przekroju 2x2 w obszarze niezabudowanym - zajęcie pobocza – prędkość  $V=70\text{km/h}$   
Rys. 52 Droga o przekroju 2x2 w obszarze niezabudowanym - zajęcie lewego pasa ruchu  
Rys. 52a Droga o przekroju 2x2 w obszarze niezabudowanym - zajęcie lewego pasa ruchu – prędkość  $V=70\text{km/h}$

- Rys. 53 Droga o przekroju 2x2 w obszarze niezabudowanym - zajęcie prawego pasa ruchu
- Rys. 53a Droga o przekroju 2x2 w obszarze niezabudowanym - zajęcie prawego pasa ruchu – prędkość  $V=70\text{km/h}$
- Rys. 54 Droga o przekroju 2x2 w obszarze zabudowanym - zajęcie pobocza
- Rys. 55 Droga o przekroju 2x2 w obszarze zabudowanym - zajęcie lewego pasa ruchu
- Rys. 56 Droga o przekroju 2x2 w obszarze zabudowanym - zajęcie prawego pasa ruchu
- Rys. 57 Droga o przekroju 1x2 w obszarze niezabudowanym – zajęcie pobocza/chodnika oraz części pasa ruchu
- Rys. 57a Droga o przekroju 1x2 w obszarze niezabudowanym – zajęcie pobocza/chodnika oraz części pasa ruchu – prędkość  $V=70\text{km/h}$
- Rys. 58 Droga o przekroju 1x2 w obszarze niezabudowanym - zajęcie pobocza/chodnika oraz pasa ruchu
- Rys. 58a Droga o przekroju 1x2 w obszarze niezabudowanym - zajęcie pobocza/chodnika oraz pasa ruchu – prędkość  $V=70\text{km/h}$
- Rys. 59 Droga o przekroju 1x2 w obszarze zabudowanym - zajęcie pobocza/chodnika oraz części pasa ruchu
- Rys. 60 Droga o przekroju 1x2 w obszarze zabudowanym - zajęcie pobocza/chodnika oraz pasa ruchu
- Rys. 60a Droga o przekroju 1x2 – zajęcia poza poboczem/chodnikiem – prędkości 50-90 km/h
- Rys. 61 Droga o przekroju 2x1 z  $V=50/60\text{ km/h}$  - zajęcie prawego pasa ruchu
- Rys. 62 Droga o przekroju 2x1 z  $V=50/60\text{ km/h}$  - zajęcie środkowego pasa ruchu
- Rys. 63 Droga o przekroju 2x1 z  $V=50/60\text{ km/h}$  - zajęcie lewego pasa ruchu
- Rys. 64 Droga o przekroju 2x1 z  $V=70\text{ km/h}$  - zajęcie prawego pasa ruchu
- Rys. 65 Droga o przekroju 2x1 z  $V=70\text{ km/h}$  - zajęcie środkowego pasa ruchu
- Rys. 66 Droga o przekroju 2x1 z  $V=70\text{ km/h}$  - zajęcie lewego pasa ruchu
- Rys. 67 Droga o przekroju 2x1 z  $V=90\text{ km/h}$  - zajęcie prawego pasa ruchu
- Rys. 68 Droga o przekroju 2x1 z  $V=90\text{ km/h}$  - zajęcie środkowego pasa ruchu
- Rys. 69 Droga o przekroju 2x1 z  $V=90\text{ km/h}$  - zajęcie lewego pasa ruchu
- Rys. 70 Droga o przekroju 2x2 (bez pasa rozdziału) z  $V=50/60\text{ km/h}$  - zajęcie pobocza
- Rys. 71 Droga o przekroju 2x2 (bez pasa rozdziału) z  $V=50/60\text{ km/h}$  - zajęcie prawego pasa ruchu
- Rys. 72 Droga o przekroju 2x2 (bez pasa rozdziału) z  $V=50/60\text{ km/h}$  - zajęcie lewego pasa ruchu
- Rys. 73a Droga o przekroju 2x1 z  $V=50/60\text{ km/h}$  – roboty krótko trwające, proste skrzyżowanie/ zjazd publiczny
- Rys. 73b Droga o przekroju 2x1 z  $V=50/60\text{ km/h}$  – roboty krótko trwające, proste skrzyżowanie/ zjazd publiczny
- Rys. 73c Droga o przekroju 2x1 z  $V=50/60\text{ km/h}$  – roboty krótko trwające, proste skrzyżowanie/ zjazd publiczny
- Rys. 73d Droga o przekroju 2x1 z  $V=50/60\text{ km/h}$  – roboty krótko trwające, proste skrzyżowanie/ zjazd publiczny
- Rys. 73e Droga o przekroju 2x1 z  $V=50/60\text{ km/h}$  – roboty krótko trwające, proste skrzyżowanie/ zjazd publiczny
- Rys. 73f Droga o przekroju 2x1 z  $V=50/60\text{ km/h}$  – roboty krótko trwające, proste skrzyżowanie/ zjazd publiczny
- Rys. 74a Droga o przekroju 2x1 z  $V=90\text{ km/h}$  – roboty krótko trwające, proste skrzyżowanie/ zjazd publiczny
- Rys. 74b Droga o przekroju 2x1 z  $V=90\text{ km/h}$  – roboty krótko trwające, proste skrzyżowanie/ zjazd publiczny
- Rys. 74c Droga o przekroju 2x1 z  $V=90\text{ km/h}$  – roboty krótko trwające, proste skrzyżowanie/ zjazd publiczny
- Rys. 74d Droga o przekroju 2x1 z  $V=90\text{ km/h}$  – roboty krótko trwające, proste skrzyżowanie/ zjazd publiczny
- Rys. 74e Droga o przekroju 2x1 z  $V=90\text{ km/h}$  – roboty krótko trwające, proste skrzyżowanie/ zjazd publiczny
- Rys. 74f Droga o przekroju 2x1 z  $V=90\text{ km/h}$  – roboty krótko trwające, proste skrzyżowanie/ zjazd publiczny
- Rys. 75 Droga o przekroju 1x2 z  $V=50/60\text{ km/h}$  – roboty krótko trwające, na skrzyżowaniu z lewoskrętem
- Rys. 76 Droga o przekroju 1x2 z  $V=90\text{ km/h}$  – roboty krótko trwające, na skrzyżowaniu

- z lewoskrętem
- Rys. 77a Droga o przekroju 1x2 z V=50/60 km/h – roboty krótko trwające, rondo 3 wlotowe - etap 1
- Rys. 77b Droga o przekroju 1x2 z V=50/60 km/h – roboty krótko trwające, rondo 3 wlotowe - etap 2
- Rys. 77c Droga o przekroju 1x2 z V=50/60 km/h – roboty krótko trwające, rondo 3 wlotowe - etap 3
- Rys. 78a Droga o przekroju 1x2 z V=90 km/h – roboty krótko trwające, rondo 3 wlotowe - etap 1
- Rys. 78b Droga o przekroju 1x2 z V=90 km/h – roboty krótko trwające, rondo 3 wlotowe - etap 2
- Rys. 78c Droga o przekroju 1x2 z V=90 km/h – roboty krótko trwające, rondo 3 wlotowe - etap 3
- Rys. 79a Droga o przekroju 1x2 z V=50/60 km/h – roboty krótko trwające, rondo 4 wlotowe - etap 1
- Rys. 79b Droga o przekroju 1x2 z V=50/60 km/h – roboty krótko trwające, rondo 4 wlotowe - etap 2
- Rys. 79c Droga o przekroju 1x2 z V=50/60 km/h – roboty krótko trwające, rondo 4 wlotowe - etap 3
- Rys. 79d Droga o przekroju 1x2 z V=50/60 km/h – roboty krótko trwające, rondo 4 wlotowe - etap 4
- Rys. 80a Droga o przekroju 1x2 z V=90 km/h – roboty krótko trwające, rondo 4 wlotowe - etap 1
- Rys. 80b Droga o przekroju 1x2 z V=90 km/h – roboty krótko trwające, rondo 4 wlotowe - etap 2
- Rys. 80c Droga o przekroju 1x2 z V=90 km/h – roboty krótko trwające, rondo 4 wlotowe - etap 3
- Rys. 80d Droga o przekroju 1x2 z V=90 km/h – roboty krótko trwające, rondo 4 wlotowe - etap 4
- Rys. 81 Droga o przekroju 1x2 z V=50/60 km/h – roboty krótko trwające, zamknięcie drogi na 10-15 min
- Rys. 82 Droga o przekroju 1x2 z V=90 km/h – roboty krótko trwające, zamknięcie drogi na 10-15 min
- Rys. 83 Droga o przekroju 1x2 z V=90 km/h – roboty krótko trwające, zamknięcie ronda na 10-15 min.
- Rys. 84 Droga o przekroju 1x2 z V=50/60 km/h – roboty krótko trwające, zamknięcie ronda na 10-15 min
- Rys. 85a Autostrada o przekroju 2x2, V=140 km/h – roboty krótko trwające, zamknięcie jezdni na 10-15 min etap 1 (zawężenie pasa ruchu)
- Rys. 85b Autostrada o przekroju 2x2, V=140 km/h – roboty krótko trwające, zamknięcie jezdni na 10-15 min etap 2 (właściwe zamknięcie jezdni)
- Rys. 86a Autostrada o przekroju 2x2, V=110 km/h – roboty krótko trwające, zamknięcie jezdni na 10-15 min etap 1 (zawężenie pasa ruchu)
- Rys. 86b Autostrada o przekroju 2x2, V=110 km/h – roboty krótko trwające, zamknięcie jezdni na 10-15 min etap 2 (właściwe zamknięcie jezdni)
- Rys. 87a Droga ekspresowa o przekroju 2x2, V=120 km/h – roboty krótko trwające, zamknięcie jezdni na 10-15 min etap 1 (zawężenie pasa ruchu)
- Rys. 87b Droga ekspresowa o przekroju 2x2, V=120 km/h – roboty krótko trwające, zamknięcie jezdni na 10-15 min etap 2 (właściwe zamknięcie jezdni)
- Rys. 88 Łącznica dwukierunkowa 1x2, V=40-70 km/h – roboty krótko trwające, zajęcie zjazdowego pasa ruchu łącznicy dwukierunkowej
- Rys. 89 Łącznica dwukierunkowa 1x2, V=40-70 km/h – roboty krótko trwające, zajęcie wjazdowego pasa ruchu łącznicy dwukierunkowej
- Rys. 90 Łącznica jednokierunkowa 2x1, V=40-70 km/h – roboty krótko trwające, prawe zajęcie zjazdowego pasa ruchu łącznicy jednokierunkowej
- Rys. 91 Łącznica jednokierunkowa 2x1, V=40-70 km/h – roboty krótko trwające, prawe zajęcie wjazdowego pasa ruchu łącznicy jednokierunkowej
- Rys. 92 Łącznica jednokierunkowa 2x1, V=40-70 km/h – roboty krótko trwające, lewe zajęcie zjazdowego pasa ruchu łącznicy jednokierunkowej
- Rys. 93 Łącznica jednokierunkowa 2x1, V=40-70 km/h – roboty krótko trwające, lewe zajęcie wjazdowego pasa ruchu łącznicy jednokierunkowej
- Rys. 94 Autostrada o przekroju 2x2 i 2x3, V=140 km/h – roboty krótko trwające,

- zajęcie końcowego odcinka pasa włączenia.
- Rys. 95 Autostrada o przekroju 2x2 i 2x3, V=110 km/h – roboty krótko trwające, zajęcie końcowego odcinka pasa włączenia.
- Rys. 96 Droga ekspresowa o przekroju 2x2 i 2x3, V=120 km/h – roboty krótko trwające, zajęcie końcowego odcinka pasa włączenia.
- Rys. 97 Autostrada o przekroju 2x2, V=140 km/h – roboty krótko trwające, zajęcie początkowego odcinka pasa włączenia.
- Rys. 98 Autostrada o przekroju 2x2, V=110 km/h – roboty krótko trwające, zajęcie początkowego odcinka pasa włączenia.
- Rys. 99 Droga ekspresowa o przekroju 2x2, V=120 km/h – roboty krótko trwające, zajęcie początkowego odcinka pasa włączenia.
- Rys. 100 Autostrada o przekroju 2x2, V=140 km/h – roboty krótko trwające, zajęcie końcowego odcinka pasa wyłączenia.
- Rys. 101 Autostrada o przekroju 2x2, V=110 km/h – roboty krótko trwające, zajęcie końcowego odcinka pasa wyłączenia.
- Rys. 102 Droga ekspresowa o przekroju 2x2, V=120 km/h – roboty krótko trwające, zajęcie końcowego odcinka pasa wyłączenia.
- Rys. 103 Autostrada o przekroju 2x2 i 2x3, V=140 km/h – roboty krótko trwające, zajęcie początkowego odcinka pasa wyłączenia.
- Rys. 104 Autostrada o przekroju 2x2 i 2x3, V=110 km/h – roboty krótko trwające, zajęcie początkowego odcinka pasa wyłączenia.
- Rys. 105 Droga ekspresowa o przekroju 2x2 i 2x3, V=120 km/h – roboty krótko trwające, zajęcie początkowego odcinka pasa wyłączenia.

#### **Oznakowanie inne:**

##### **Odcinki dróg bez oznakowania poziomego**

- Rys. 106 Droga o przekroju 1x2 z V=50/60 km/h – ozn. drogi bez oznakowania poziomego, szerokość jezdni min. 7m
- Rys. 107 Droga o przekroju 1x2 z V=50/60 km/h – ozn. drogi bez oznakowania poziomego, szerokość jezdni < 7m
- Rys. 108 Droga o przekroju 1x2 z V=90 km/h – ozn. drogi bez oznakowania poziomego, szerokość jezdni < 7m
- Rys. 109 Droga o przekroju 1x2 z V=90 km/h – ozn. drogi bez oznakowania poziomego, szerokość jezdni min. 7m

##### **Uszkodzone bariery i inne urządzenia brd w miejscach niebezpiecznych oraz zabezpieczenie pojazdu unieruchomionego na jezdni**

- Rys. 110 Autostrada o przekroju 2x2 i 2x3 V=140 km/h – zabezpieczenie uszkodzonych barier w miejscu niebezpiecznym (krawędź drogi)
- Rys. 111 Autostrada o przekroju 2x2 i 2x3 V=110 km/h – zabezpieczenie uszkodzonych barier w miejscu niebezpiecznym (krawędź drogi)
- Rys. 112 Autostrada o przekroju 2x2 i 2x3 V=140 km/h – zabezpieczenie uszkodzonych barier w miejscu niebezpiecznym (pas rozdziału)
- Rys. 113 Autostrada o przekroju 2x2 i 2x3 V=110 km/h – zabezpieczenie uszkodzonych barier w miejscu niebezpiecznym (pas rozdziału)
- Rys. 114 Droga ekspresowa o przekroju 2x2 i 2x3 V=120 km/h – zabezpieczenie uszkodzonych barier w miejscu niebezpiecznym (krawędź drogi)
- Rys. 115 Droga ekspresowa o przekroju 2x2 i 2x3 V=120 km/h – zabezpieczenie uszkodzonych barier w miejscu niebezpiecznym (pas rozdziału)
- Rys. 116 Autostrada o przekroju 2x2 i 2x3 V=140 km/h – zabezpieczenie uszkodzonej osłony energochłonnej U-15a
- Rys. 117 Droga ekspresowa o przekroju 2x2 i 2x3 V=120 km/h – zabezpieczenie uszkodzonej osłony energochłonnej U-15a
- Rys. 118 Autostrada o przekroju 2x2 i 2x3 z V=80-140 km/h oraz droga ekspresowa o przekroju 2x2 i 2x3 z V=80- 120 km/h – awaryjne zabezpieczenie unieruchomionego pojazdu na pasie awaryjnym
- Rys. 119 Autostrada, droga ekspresowa o przekroju 2x2 i 2x3 V=120-140 km/h – awaryjne zabezpieczenie unieruchomionego pojazdu na pasie prawym
- Rys. 119a Autostrada o przekroju 2x2 V=80-110 km/h – awaryjne zabezpieczenie unieruchomionego pojazdu na pasie ruchu

### **Oznakowanie Badań Diagnostycznych**

- Rys. V.1 Typ 1) Badania wykonywane w sposób dynamiczny w trakcie jazdy z prędkością 60km/h - 90km/h. Prawy pas ruchu.
- Rys. V.2 Typ 1) Badania wykonywane w sposób dynamiczny w trakcie jazdy z prędkością 60km/h - 90km/h. Lewy pas ruchu.
- Rys. V.3 Typ 1) Badania wykonywane w sposób dynamiczny w trakcie jazdy z prędkością 60km/h - 90km/h. Prawy pas ruchu.
- Rys. V.4 Typ 1) Badania wykonywane w sposób dynamiczny w trakcie jazdy z prędkością 60km/h - 90km/h. Pas awaryjny.
- Rys. V.5 Typ 1) Badania wykonywane w sposób dynamiczny w trakcie jazdy z prędkością 60km/h - 90km/h. Lewy pas ruchu.
- Rys. V.6 Typ 1) Badania wykonywane w sposób dynamiczny w trakcie jazdy z prędkością 60km/h - 90km/h.
- Rys. V.7 Typ 2) Badania wykonywane w sposób dynamiczny w trakcie jazdy z prędkością 20km/h - 60km/h. Prawy pas ruchu.  
Typ 3) Badania - zatrzymanie pojazdu bez wysiadania, lub badania przy prędkości 5 - 10km/h. Prawy pas ruchu.
- Rys. V.8 Typ 2) Badania wykonywane w sposób dynamiczny w trakcie jazdy z prędkością 20km/h - 60km/h. Lewy pas ruchu.  
Typ 3) Badania - zatrzymanie pojazdu bez wysiadania, lub badania przy prędkości 5-10km/h. Lewy pas ruchu.
- Rys. V.9 Typ 2) Badania wykonywane w sposób dynamiczny w trakcie jazdy z prędkością 20km/h - 60km/h. Pas awaryjny.  
Typ 3) Badania - zatrzymanie pojazdu bez wysiadania, lub badania przy prędkości 5-10km/h. Pas awaryjny.
- Rys. V.10 Typ 2) Badania wykonywane w sposób dynamiczny w trakcie jazdy z prędkością 20km/h - 60km/h. Prawy pas ruchu.  
Typ 3) Badania - zatrzymanie pojazdu bez wysiadania, lub badania przy prędkości 5 - 10km/h. Prawy pas ruchu.
- Rys. V.11 Typ 2) Badania wykonywane w sposób dynamiczny w trakcie jazdy z prędkością 20km/h - 60km/h. Lewy pas ruchu.  
Typ 3) Badania - zatrzymanie pojazdu bez wysiadania, lub badania przy prędkości 5 - 10km/h. Lewy pas ruchu.
- Rys. V.12 Typ 2) Badania wykonywane w sposób dynamiczny w trakcie jazdy z prędkością 20km/h - 60km/h. Pas awaryjny.  
Typ 3) Badania - zatrzymanie pojazdu bez wysiadania, lub badania przy prędkości 5 - 10km/h. Pas awaryjny.
- Rys. V.13 Typ 2) Badania wykonywane w sposób dynamiczny w trakcie jazdy z prędkością 20km/h - 60km/h. Prawy pas ruchu.
- Rys. V.14 Typ 3) Badania - zatrzymanie pojazdu bez wysiadania, lub badania przy prędkości 5 - 10km/h. Prawy pas ruchu.
- Rys. V.15 Typ 2) Badania wykonywane w sposób dynamiczny w trakcie jazdy z prędkością 20km/h - 60km/h. Lewy pas ruchu.  
Typ 3) Badania - zatrzymanie pojazdu bez wysiadania, lub badania przy prędkości 5 - 10km/h. Lewy pas ruchu.
- Rys. V.16 Typ 2) Badania wykonywane w sposób dynamiczny w trakcie jazdy z prędkością 20km/h - 60km/h. Pobocze bitumiczne.  
Typ 3) Badania - zatrzymanie pojazdu bez wysiadania, lub badania przy prędkości 5 - 10km/h. Pobocze bitumiczne.
- Rys. V.17 Typ 2) Badania wykonywane w sposób dynamiczny w trakcie jazdy z prędkością 20km/h - 60km/h.
- Rys. V.18 Typ 3) Badania - zatrzymanie pojazdu bez wysiadania, lub badania przy prędkości 5 - 10km/h.
- Rys. V.19 Typ 4) Badania wykonywane z zatrzymaniem pojazdu do 30 min, z koniecznością wysiadania pracowników. Przeglądy gwarancyjne z zatrzymaniem pojazdu do 30 min z koniecznością wysiadania pracowników. Naprawy utrzymaniowe z zatrzymaniem pojazdu do 30 min z koniecznością wysiadania pracowników. Pas awaryjny.

- Rys. V.20 Typ 4) Badania wykonywane z zatrzymaniem pojazdu do 30 min, z koniecznością wysiadania pracowników. Przeglądy gwarancyjne do 30 min z koniecznością wysiadania pracowników z pojazdu. Naprawy utrzymaniowe do 30 min z koniecznością wysiadania pracowników z pojazdu. Prawy pas ruchu.
- Rys. V.21 Typ 4) Badania wykonywane z zatrzymaniem pojazdu do 30 min, z koniecznością wysiadania pracowników. Przeglądy gwarancyjne do 30 min z koniecznością wysiadania pracowników z pojazdu. Naprawy utrzymaniowe do 30 min z koniecznością wysiadania pracowników z pojazdu. Lewy pas ruchu.
- Rys. V.22 Typ 4) Badania wykonywane z zatrzymaniem pojazdu do 30 min, z koniecznością wysiadania pracowników. Przeglądy gwarancyjne do 30 min z koniecznością wysiadania pracowników z pojazdu. Naprawy utrzymaniowe do 30 min z koniecznością wysiadania pracowników z pojazdu. Prawy pas ruchu.
- Rys. V.23 Typ 4) Badania wykonywane z zatrzymaniem pojazdu do 30 min, z koniecznością wysiadania pracowników. Przeglądy gwarancyjne do 30 min z koniecznością wysiadania pracowników z pojazdu. Naprawy utrzymaniowe do 30 min z koniecznością wysiadania pracowników z pojazdu. Lewy pas ruchu

## Załącznik nr 1

### Formularz zgłoszenia wprowadzenia zmiany organizacji ruchu.

Wnioskodawca / Wykonawca .....

....., dnia ..... r.

.....

.....

imię i nazwisko Wnioskodawcy / Wykonawcy .....

**Generalna Dyrekcja Dróg**

**Krajowych i Autostrad Oddział .....**

kod pocztowy, miejscowość .....

ul. ....

ulica, nr budynku, nr lokalu .....

..... (kod) ..... (miasto)

telefon, faks, e-mail .....

faks: .....

**Komenda Wojewódzka Policji w .....**

**Wydział Ruchu Drogowego**

ul. ....

..... (kod) ..... (miasto)

faks: .....

**GDDKiA O/... Rejon w .....**

ul. ....

..... (kod) ..... (miasto)

faks: .....

**Komenda .....\*Policji w .....**

(\*Powiatowa, Miejska)

ul. ....

### 1. Zgłoszenie wprowadzenia zmiany organizacji ruchu

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. 2017 poz. 784). oraz klauzulą rozpatrzenia projektu czasowej/stałej\*\* organizacji ruchu nr ewidencyjny:

**GDDKiA-O.....z dnia ..... r.**

o nazwie

„.....”

informuję, że zmiana organizacji ruchu zostanie wprowadzona w dniu

..... r.

.....

(Miejscowość, data)

.....

(podpis Wnioskodawcy / Wykonawcy)

## 2. Zgłoszenie odbioru zmiany organizacji ruchu

Zgłaszam odbiór zmiany organizacji ruchu etap .....,  
(rys. ....)

Miejsce odbioru oznakowania:  
.....

Miejsce realizacji robót: droga krajowa nr .....,  
miejscowość .....

odcinek: od km ..... do km .....

Proponowana data i godzina odbioru oznakowania: ..... 20.... rok, godz.  
.....

Imię i nazwisko osoby odpowiedzialnej za oznakowanie ..... tel.  
.....

Oświadczam, że zapoznałem się z „Ogólnymi warunkami wprowadzenia zmian organizacji  
ruchu” – strona nr 2 niniejszego zgłoszenia

.....  
(Miejscowość, data)

.....  
(podpis Wnioskodawcy / Wykonawcy)

### 3. Zgłoszenie przywrócenia stałej organizacji ruchu

Zgłaszam przywrócenie stałej organizacji ruchu.

Miejsce odbioru oznakowania:

.....

Proponowana data i godzina odbioru oznakowania: ..... 20.... rok, godz.

.....

Imię i nazwisko osoby odpowiedzialnej za oznakowanie ..... tel.

.....

.....  
(Miejscowość, data)  
\*\*- niepotrzebne skreślić

.....  
(podpis Wnioskodawcy / Wykonawcy)

## **„Ogólne warunki wprowadzenia zmian organizacji ruchu”**

1.1. Znaki należy wykonać i ustawić zgodnie z Rozporządzeniem 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 (Dz. U. 2019 poz. 2311 i z 2020 r. poz. 862).

1.2. Warunkiem wprowadzenia zmiany organizacji ruchu jest:

a) brak sprzeciwu ze strony organu zarządzającego ruchem

b) dokonanie odbioru technicznego oznakowania i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w obecności: przedstawiciela Wykonawcy oraz przedstawiciela Rejonu GDDKiA właściwego dla danej drogi, który dokona protokolarnego odbioru ustawionego oznakowania wg „Protokołu odbioru czasowej/stałej organizacji ruchu”. Protokół odbioru stanowi integralną część projektu czasowej/stałej organizacji ruchu.

**1.3. Niezgłoszenie faktu wprowadzenia zmian w istniejącej organizacji ruchu drogowego oraz brak odbioru oznakowania potwierdzonego protokołem, traktowane jest jako wykroczenie przeciw bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji i będzie ono zgłaszane służbom Policji. Ponadto zgodnie z art. 84 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. „Kodeks wykroczeń” (Dz. U. z 2019 r. poz. 821, z późn. zm.) „kto wbrew obowiązкови nie oznacza w sposób odpowiadający wymaganiom i łatwo dostrzegalny, zarówno w dzień, jak i w porze nocnej, jakiejkolwiek przeszkody w ruchu drogowym, urządzenia lub przedmioty znajdujących się na drodze lub też miejsca prowadzonych robót, jeżeli to może zagrozić bezpieczeństwu ruchu albo utrudnić ruch na drodze, podlega karze aresztu albo grzywny”. Ponadto zgodnie z art. 85 §1 ww. ustawy „Kto samowolnie ustawia, niszczy, uszkadza, usuwa, włącza lub wyłącza znak, sygnał, urządzenie ostrzegawcze lub zabezpieczające albo zmienia ich położenie, zasłania je lub czyni niewidocznymi, podlega karze aresztu, ograniczenia wolności albo grzywny”.**

1.4. W przypadku całkowitego zamknięcia drogi i konieczności wprowadzania objazdów o zakresie i terminie wprowadzanych zmian w obowiązującej organizacji ruchu należy powiadomić służby ratownictwa (pogotowie ratunkowe, straż pożarną) oraz przewoźników, komunikację publiczną itp.

1.5. W trakcie prowadzenia robót należy zachować możliwość dojazdów i dojść, w tym szczególnie służb ratowniczych i komunalnych, do posesji oraz obiektów objętych zakresem robót (o terminach i zakresie wprowadzanych ograniczeń w ruchu kołowym wraz z podaniem wprowadzanych możliwości dojazdu powiadomić administratorów budynków i posesji w strefie robót).

1.6. Jednostka prowadząca roboty w pasie drogowym zobowiązana jest do utrzymania w należyтым stanie zastosowanych urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i oznakowania.

1.7. Zabezpieczenie i oznakowanie miejsca robót prowadzonych w pasie drogowym winno zapewniać bezpieczeństwo uczestnikom ruchu drogowego oraz osobom wykonującym roboty.

1.8. W przypadku wprowadzania czasowej zmiany organizacji ruchu znaki należy umieszczać w sposób nienaruszający istniejącej nawierzchni chodników i jezdni.

**Załącznik nr 2**

**PROTOKÓŁ**

**odbioru (kontroli)\* czasowej organizacji ruchu  
(dotyczy każdej zmiany wynikającej ze schematów, etapów  
w zatwierdzonym projekcie czasowej organizacji ruchu).**

Nr i nazwa drogi:	
Lokalizacja (miejscowość, odcinek):	
Nr klauzuli zatwierdzenia:	
Data zatwierdzenia projektu:	
Nr schematu, etapu, rysunku:	
Data wprowadzenia:	
Przewidywana data przywrócenia stałej organizacji ruchu:	
Data i godzina sporządzenia protokołu:	

Kontrolę, ze strony zarządcy drogi i zarządzającego ruchem na drodze krajowej przeprowadził:

1. .... 2. ....

przy udziale:

A) Przedstawiciela Policji lub zarządu, organu zarządzającego drogi innej niż krajowa:

3 ..... 4. ....

B) Przedstawiciela Wykonawcy robót (wprowadzającego organizację ruchu):

5. .... 6. ....

W czasie kontroli stwierdzono **zgodność/niezgodność** (niewłaściwe skreślić) wprowadzonej czasowej organizacji ruchu z zatwierdzonym projektem.

Stwierdzone nieprawidłowości, niezgodności, błędy, niewłaściwe wykonanie znaków (folia materiał, oznakowanie poziome), uwagi:

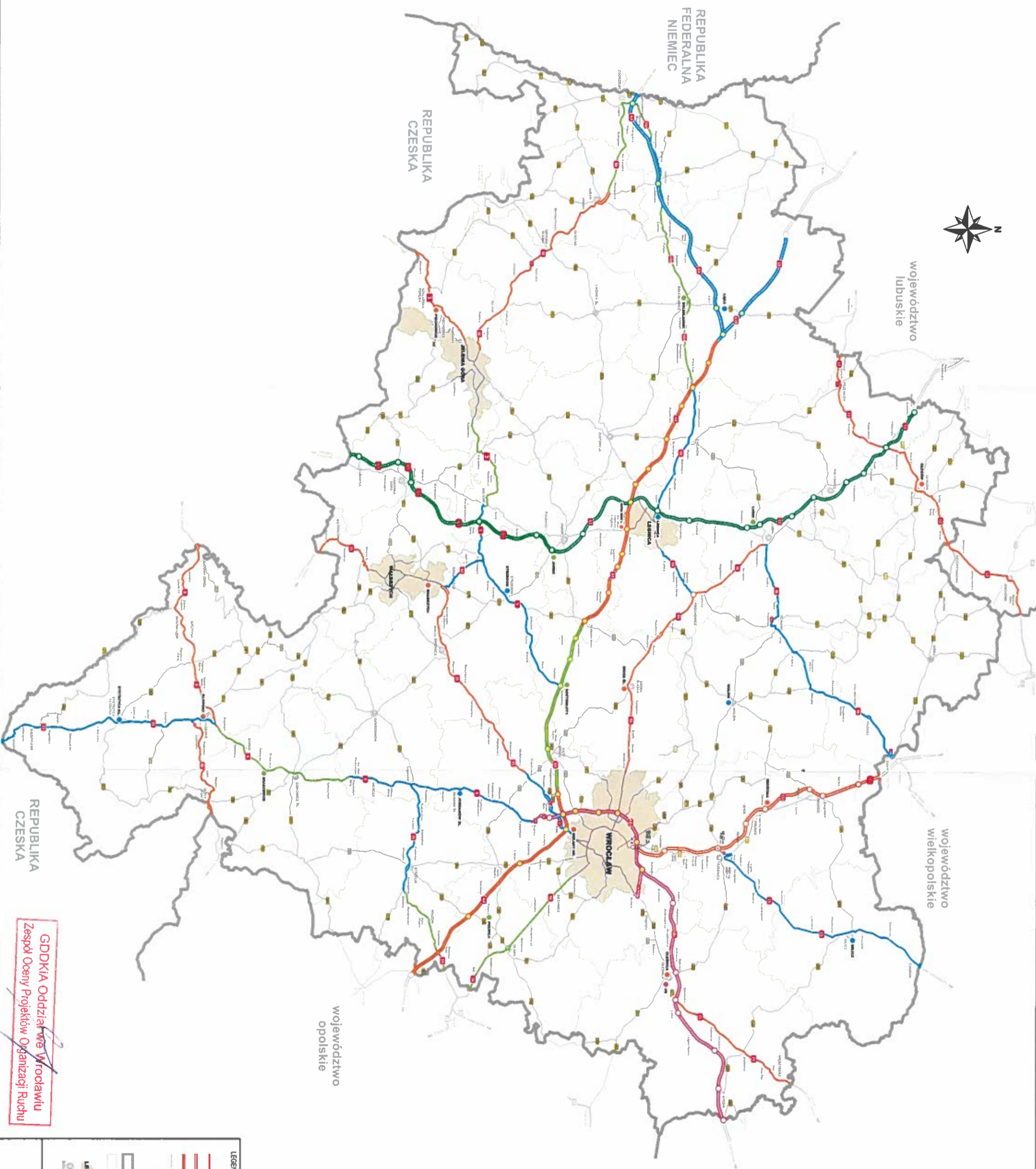
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

Protokół sporządzono w 1 egz. dla Zamawiającego, kopie dla pozostałych uczestników – z potwierdzeniem otrzymania na oryginale.

Na tym protokół zakończono.

1. .... 2. .... 3. ....

4. .... 5. .... 6. ....



województwo  
lubuskie

województwo  
wielkopolskie

województwo  
opolskie

REPUBLIKA  
FEDERALNA  
NIEMIEC

REPUBLIKA  
CZESKA

REPUBLIKA  
CZESKA

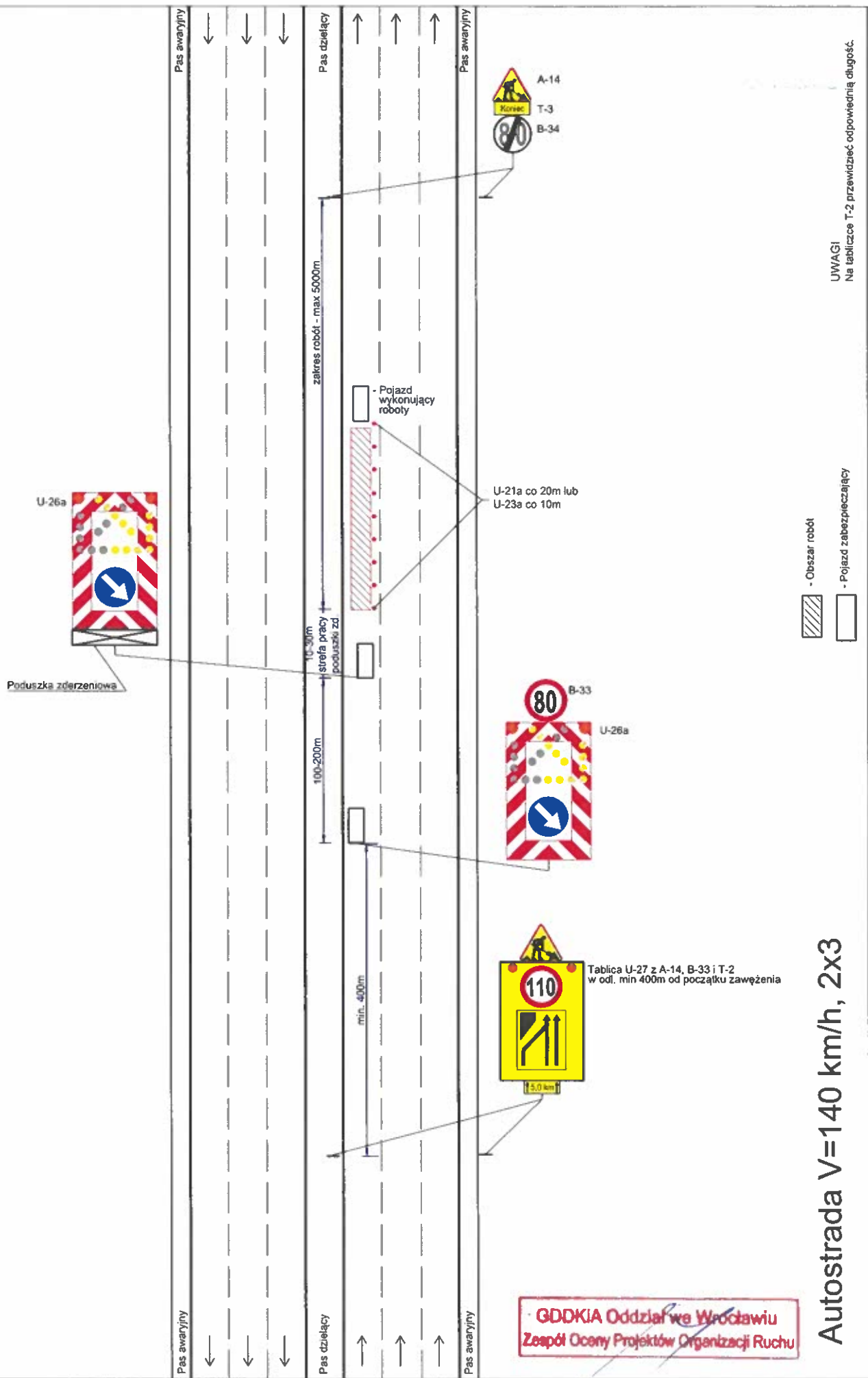
GDDKiA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

LEGENDA

- drogi krajowe jednojezdniowe
- drogi krajowe dwujezdniowe
- autostrady
- drogi województwa w zakresie DSDK
- siatka Drogi Krajowej GDDKiA
- węzły drogowe
- granicz województwa
- granicz powiatu
- miasta na prawach powiatu
- siatka powiatów

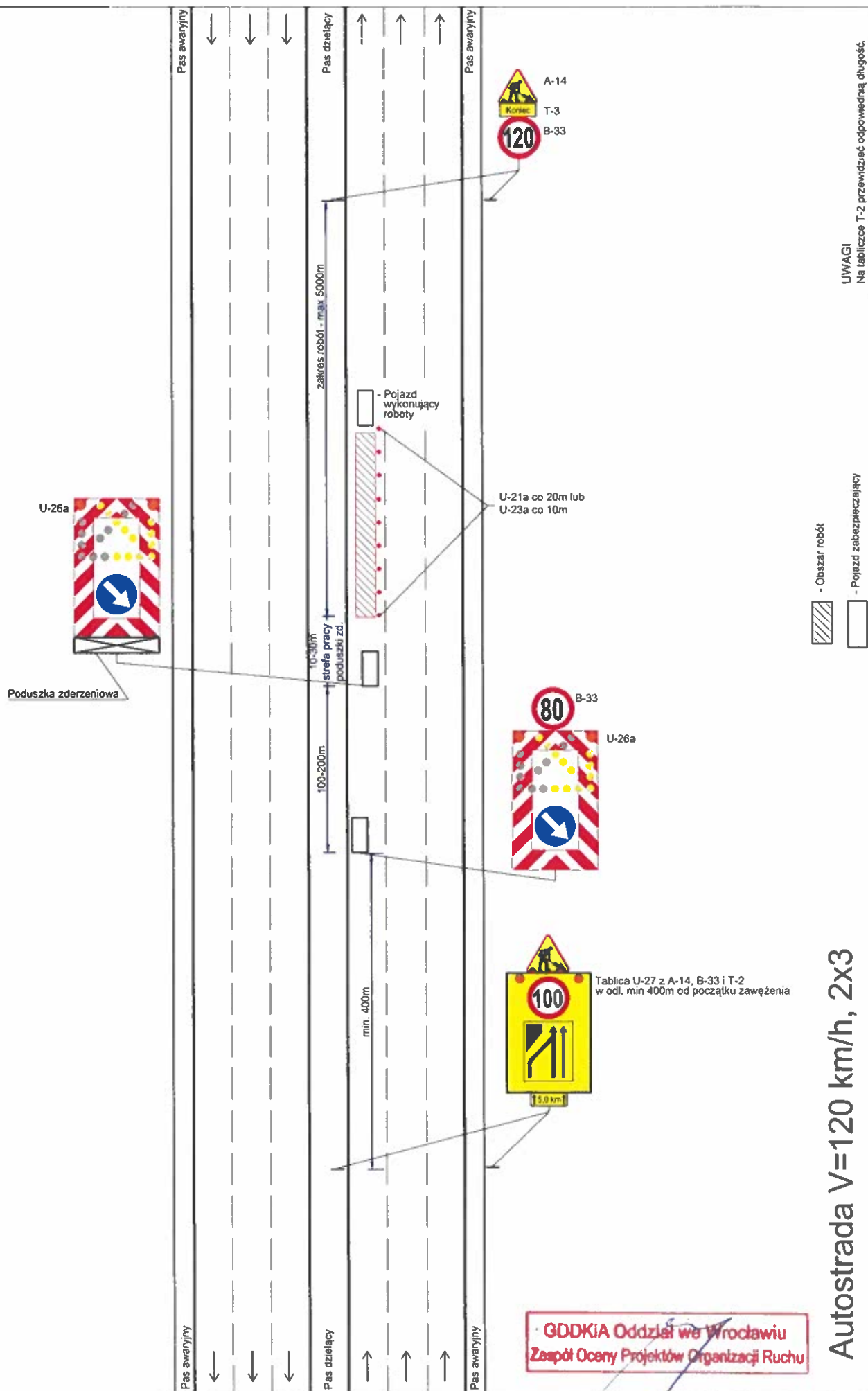
Rysunek: N 0  
Mapka orientacyjna w skali 1:20 000

Rys 1 Roboty szybko postępujące, zajęcie lewego pasa ruchu



GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

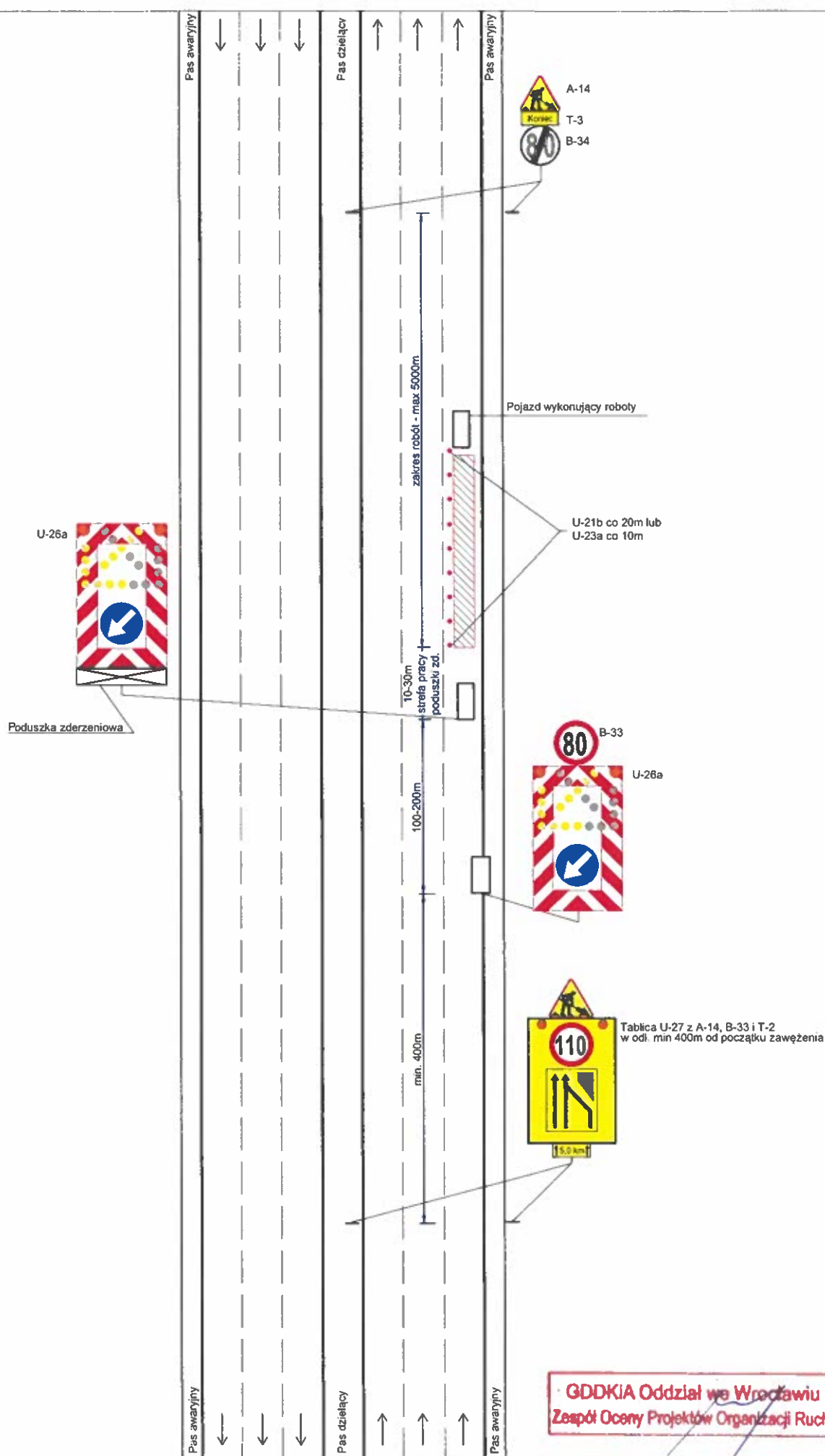
# Rys 1a Roboty szybko postępujące, zajęcie lewego pasa ruchu



GDDKiA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Autostrada V=120 km/h, 2x3

# Rys 2 Roboty szybko postępujące, zajęcie prawego pasa ruchu



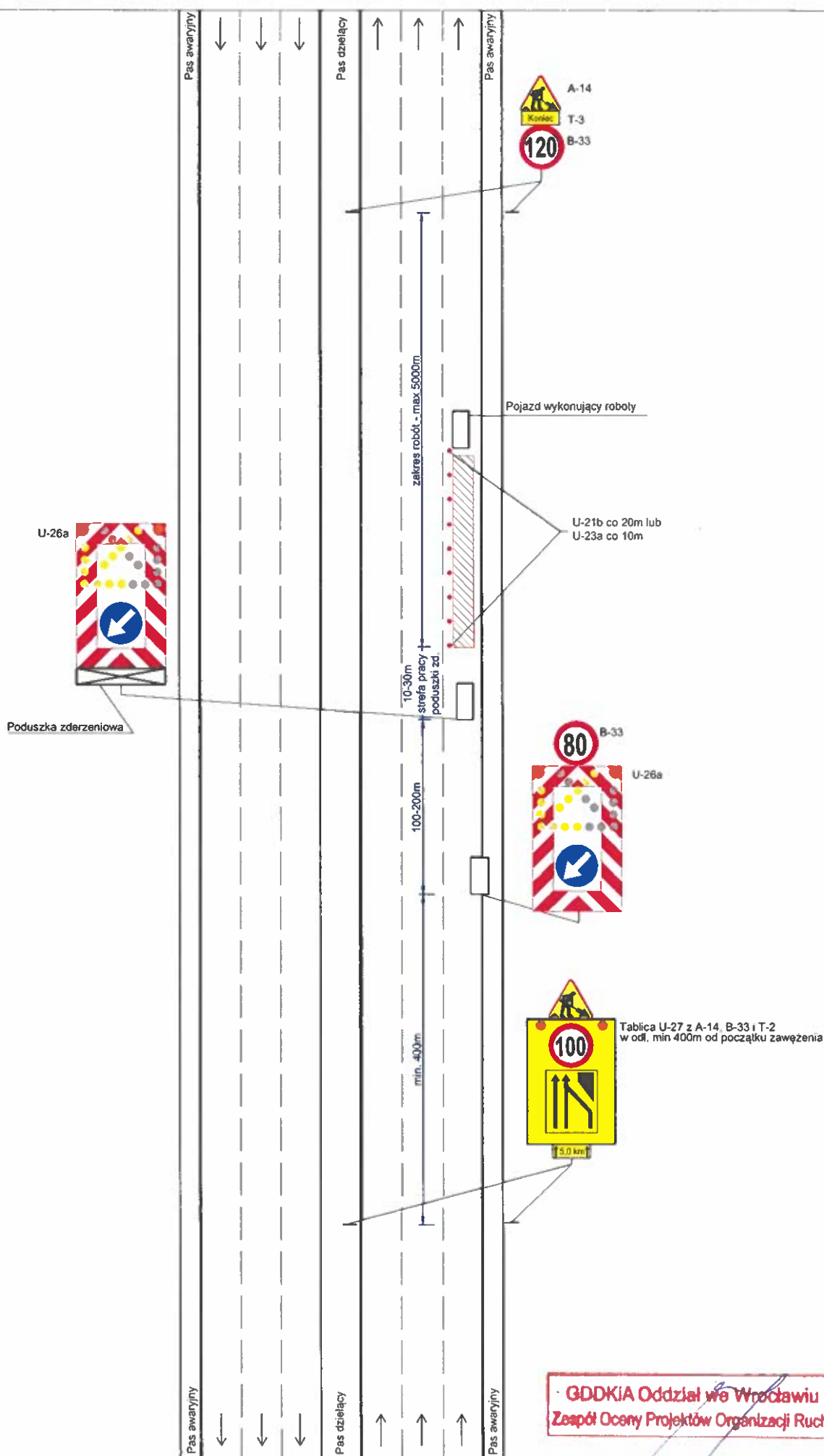
- Obszar robót  
- Pojazd zabezpieczający

UWAGI  
Na tablicze T-2 przewidzieć odpowiednią długość.

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Autostrada V=140 km/h, 2x3

# Rys 2a Roboty szybko postępujące, zajęcie prawego pasa ruchu



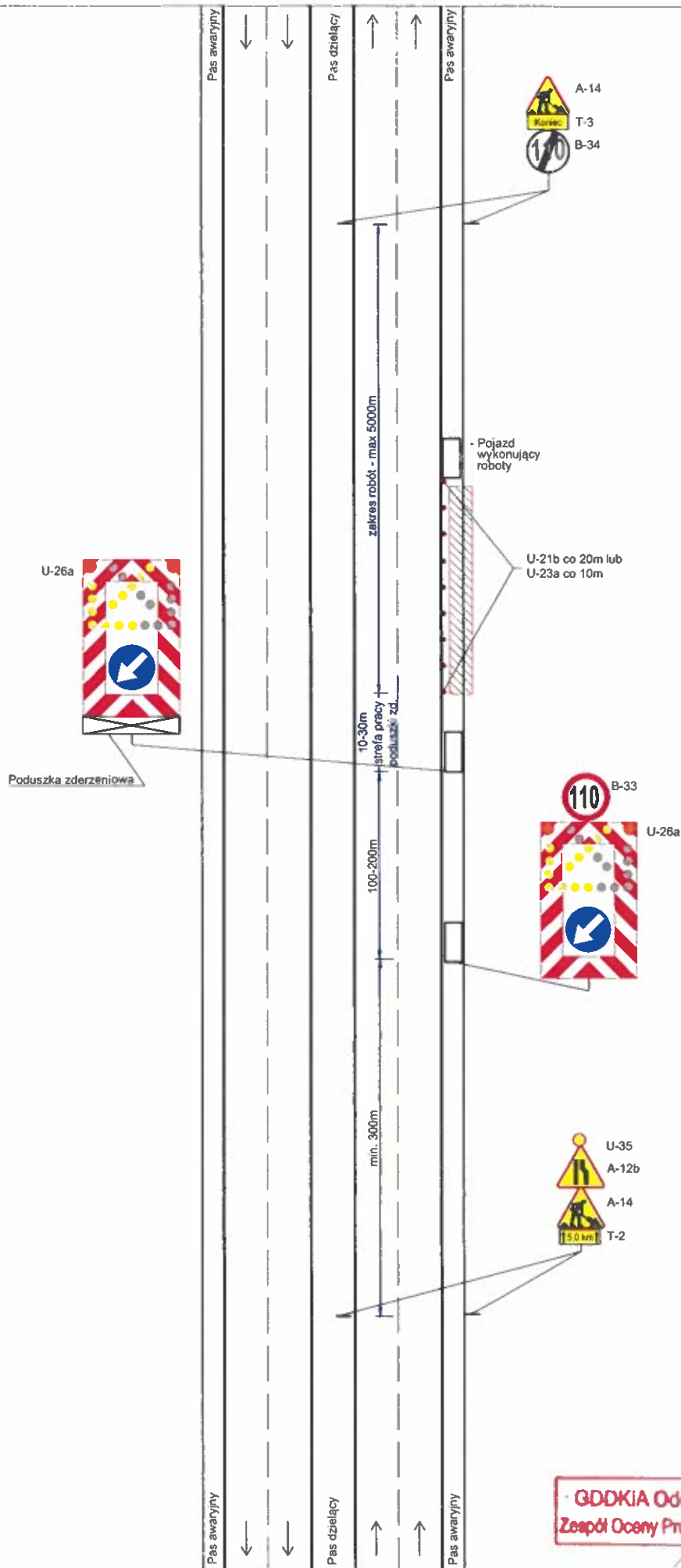
UWAGI  
Na tablicze T-2 przewidzieć odpowiednią długość.

Obszar robót  
Pojazd zabezpieczający

Autostrada V=120 km/h, 2x3

GDDKiA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

# Rys 3 Roboty szybko postępujące, zajęcie pasa awaryjnego



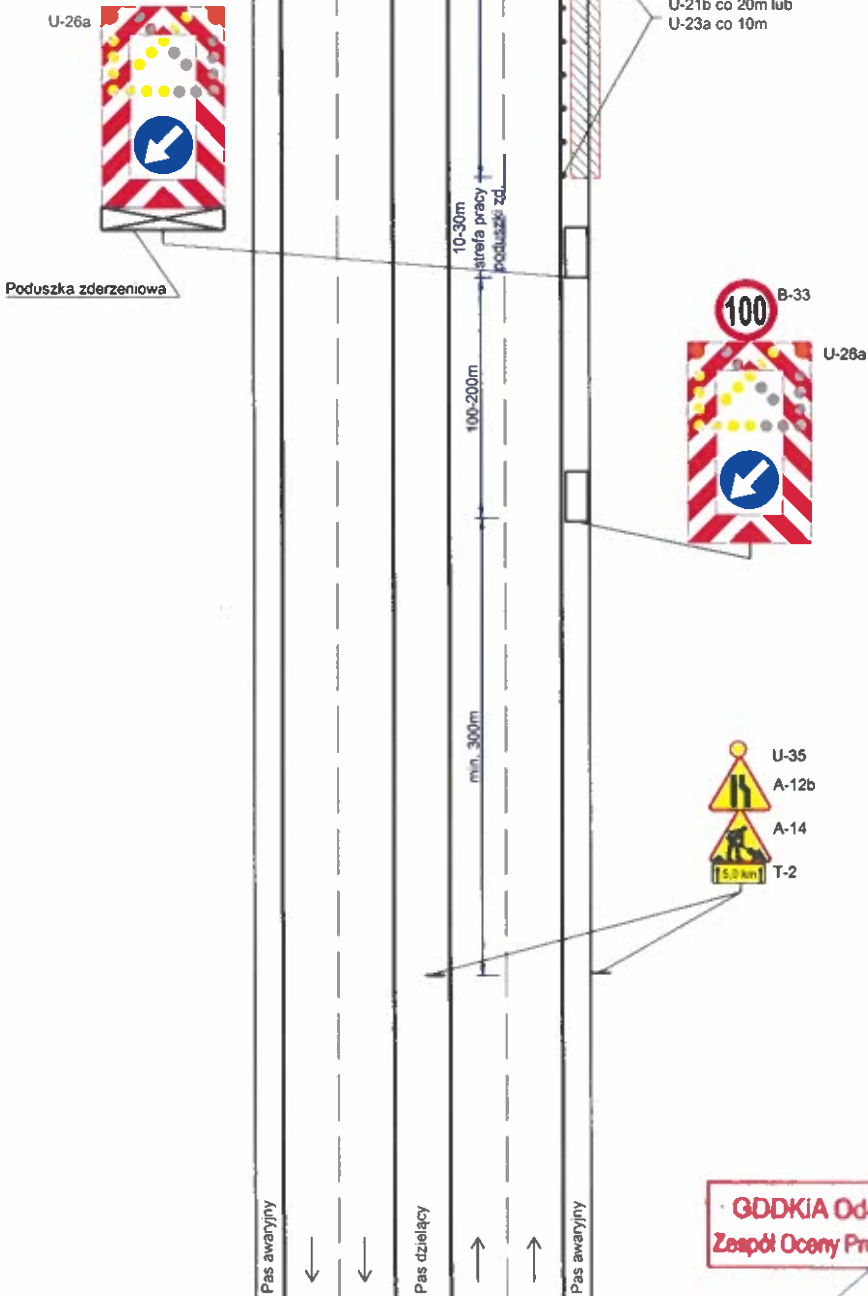
- Obszar robót  
- Pojazd zabezpieczający

**UWAGI**  
Schemat można wykorzystywać również dla przekrojów z 3 pasami ruchu.  
Na tabliczce T-2 przewidzieć odpowiednią długość.

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Autostrada V=140 km/h

### Rys 3a Roboty szybko postępujące, zajęcie pasa awaryjnego

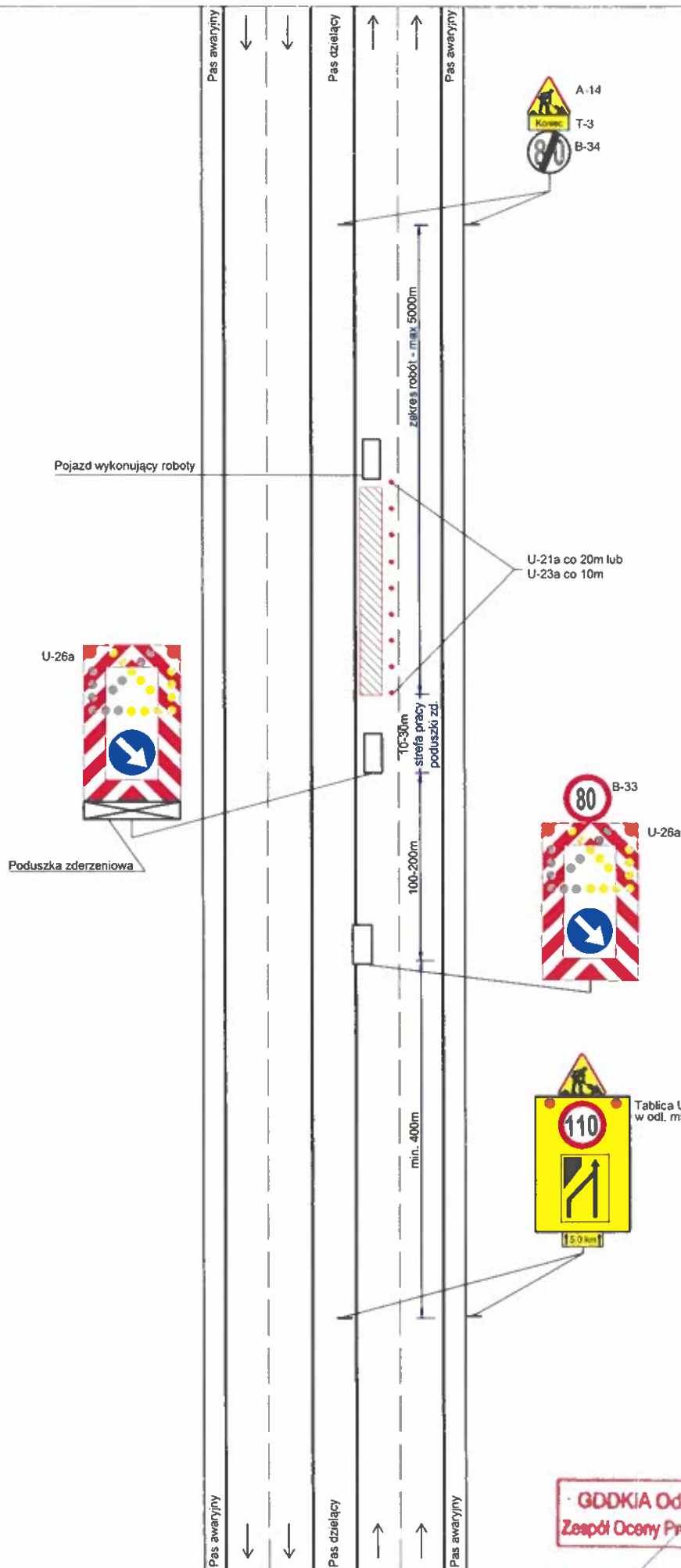


- Obszar robot
- Pojazd zabezpieczający

Autostrada V=120 km/h

**GDDKiA Oddział we Wrocławiu**  
**Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu**

Rys 4 Roboty szybko postępujące, zajęcie lewego pasa ruchu



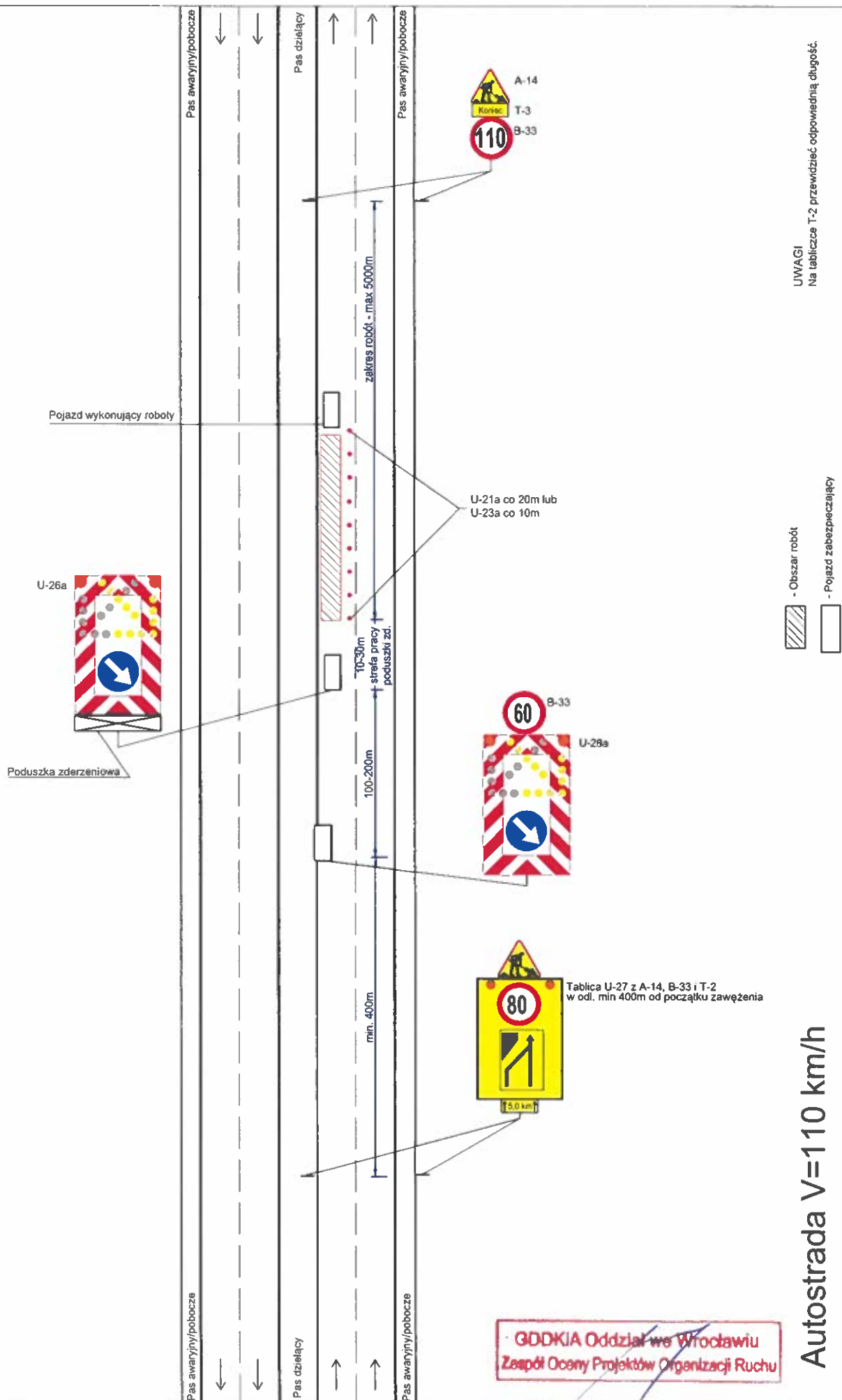
UWAGI  
Na tabliczce T-2 przewidzieć odpowiednią długość.

Obszar robót  
Pojazd zabezpieczający

GDDKiA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Autostrada V=140 km/h

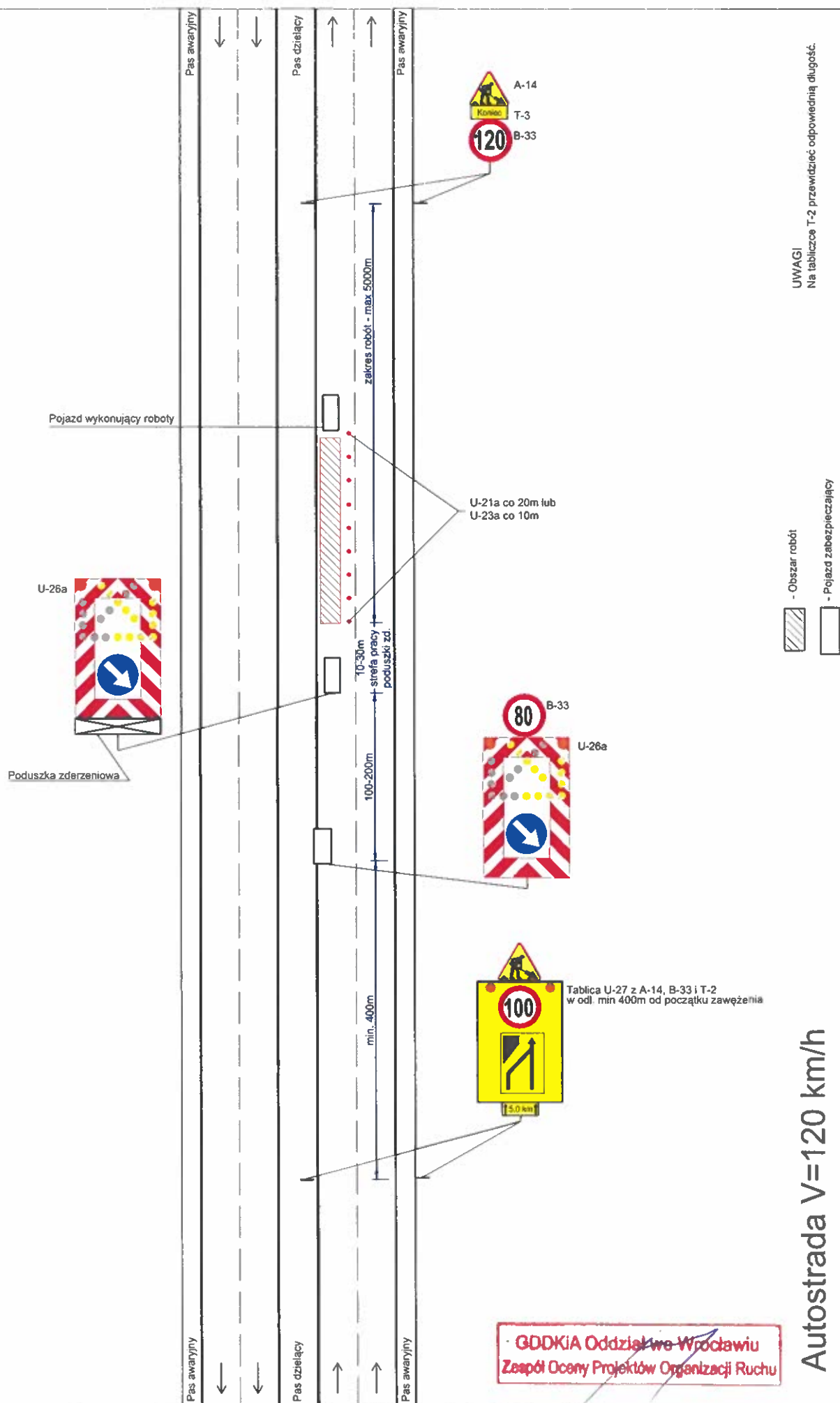
# Rys 4a Roboty szybko postępujące, zajęcie lewego pasa ruchu



GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Autostrada V=110 km/h

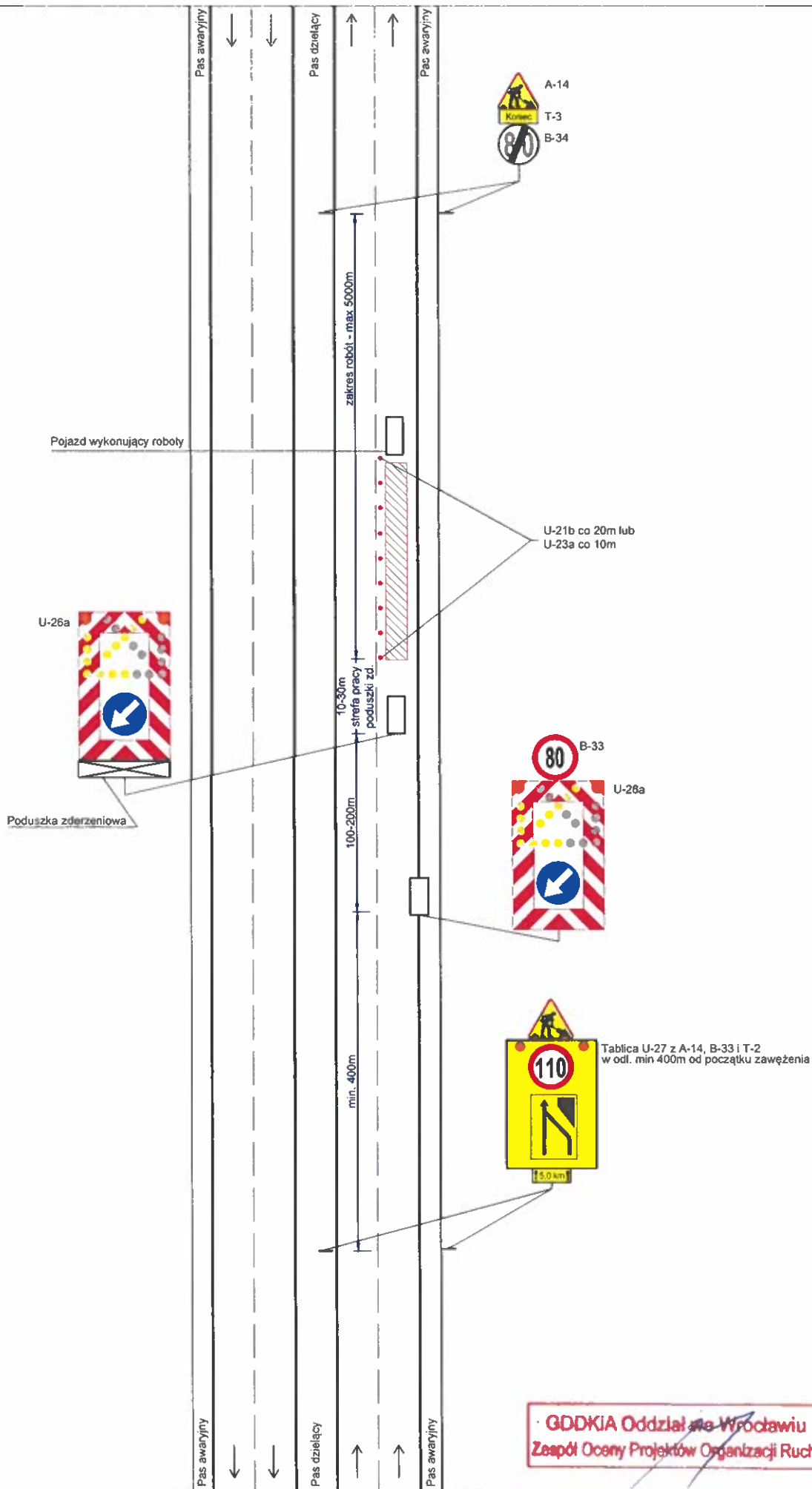
# Rys 4b Roboty szybko postępujące, zajęcie lewego pasa ruchu



GDDKiA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Autostrada V=120 km/h

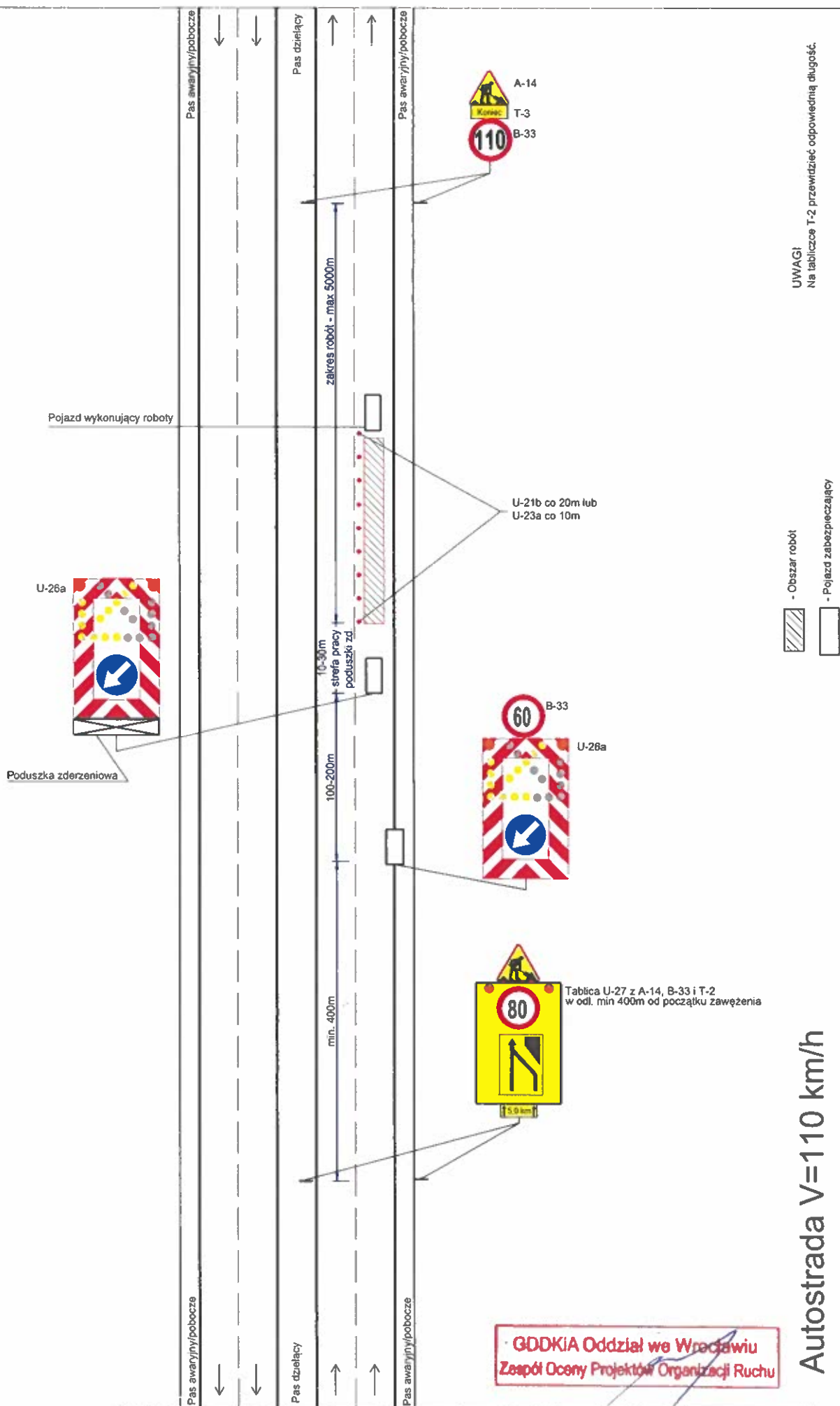
# Rys 5 Roboty szybko postępujące, zajęcie prawego pasa ruchu



GDDKIA Oddział w Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Autostrada V=140 km/h

# Rys 5a Roboty szybko postępujące, zajęcie prawego pasa ruchu

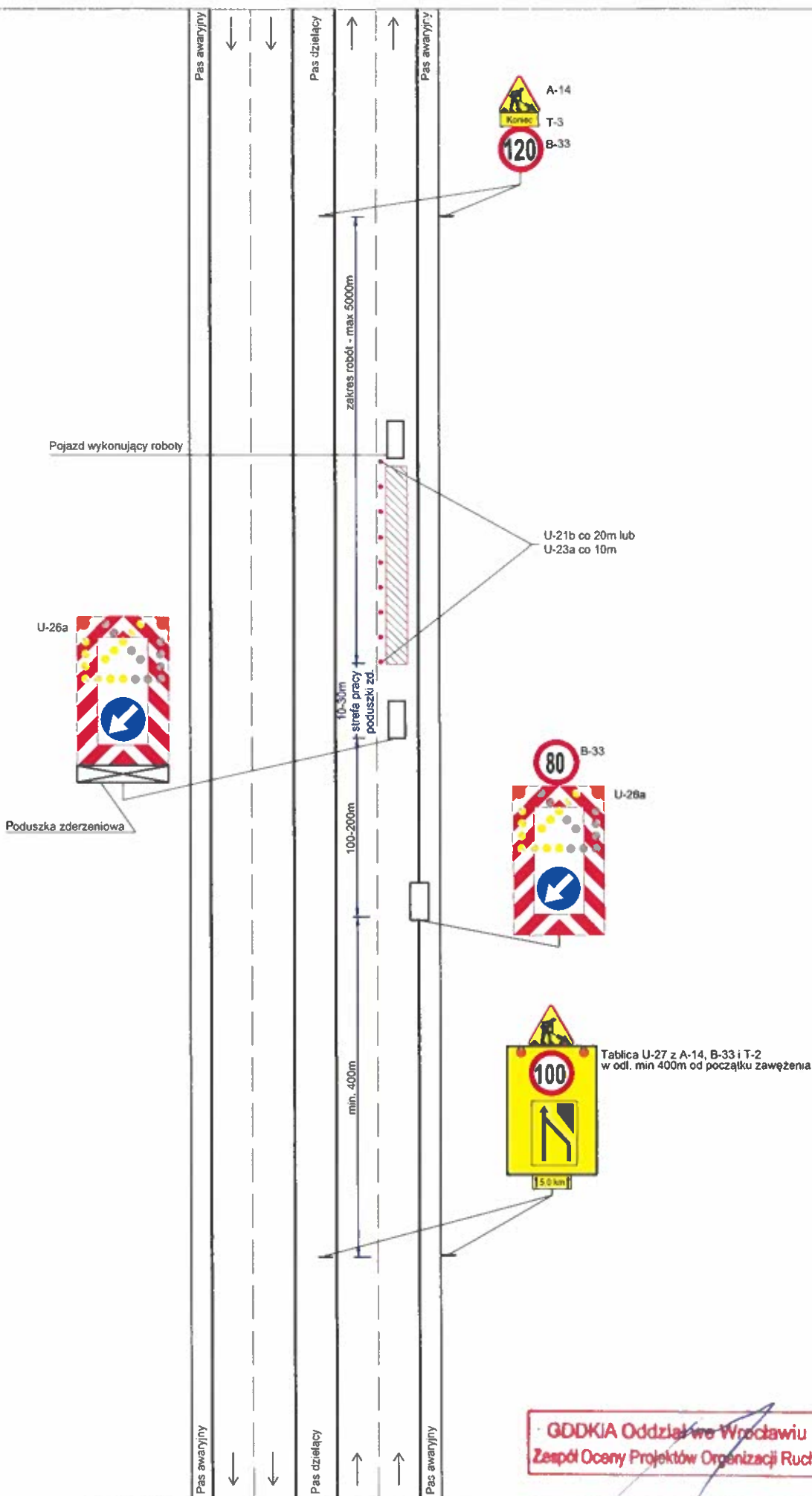


UWAGI  
Na tabliczce T-2 przewidzieć odpowiednią długość.

Autostrada V=110 km/h

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

### Rys 5b Roboty szybko postępujące, zajęcie prawego pasa ruchu

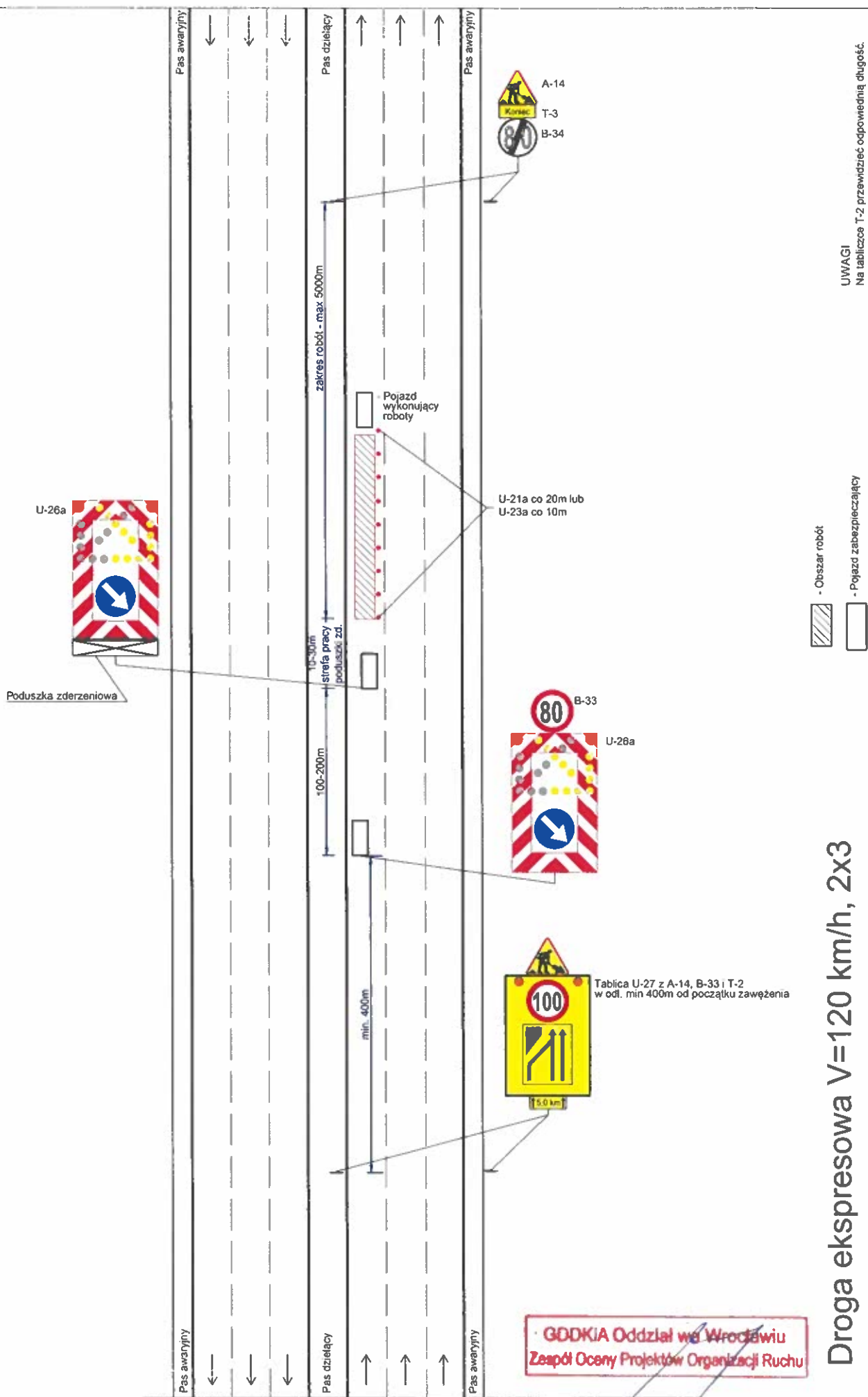


**UWAGI**  
Na tabliczkę T-2 przewidzieć odpowiednią długość.

- Obszar robót

Autostrada  $V=120\text{ km/h}$

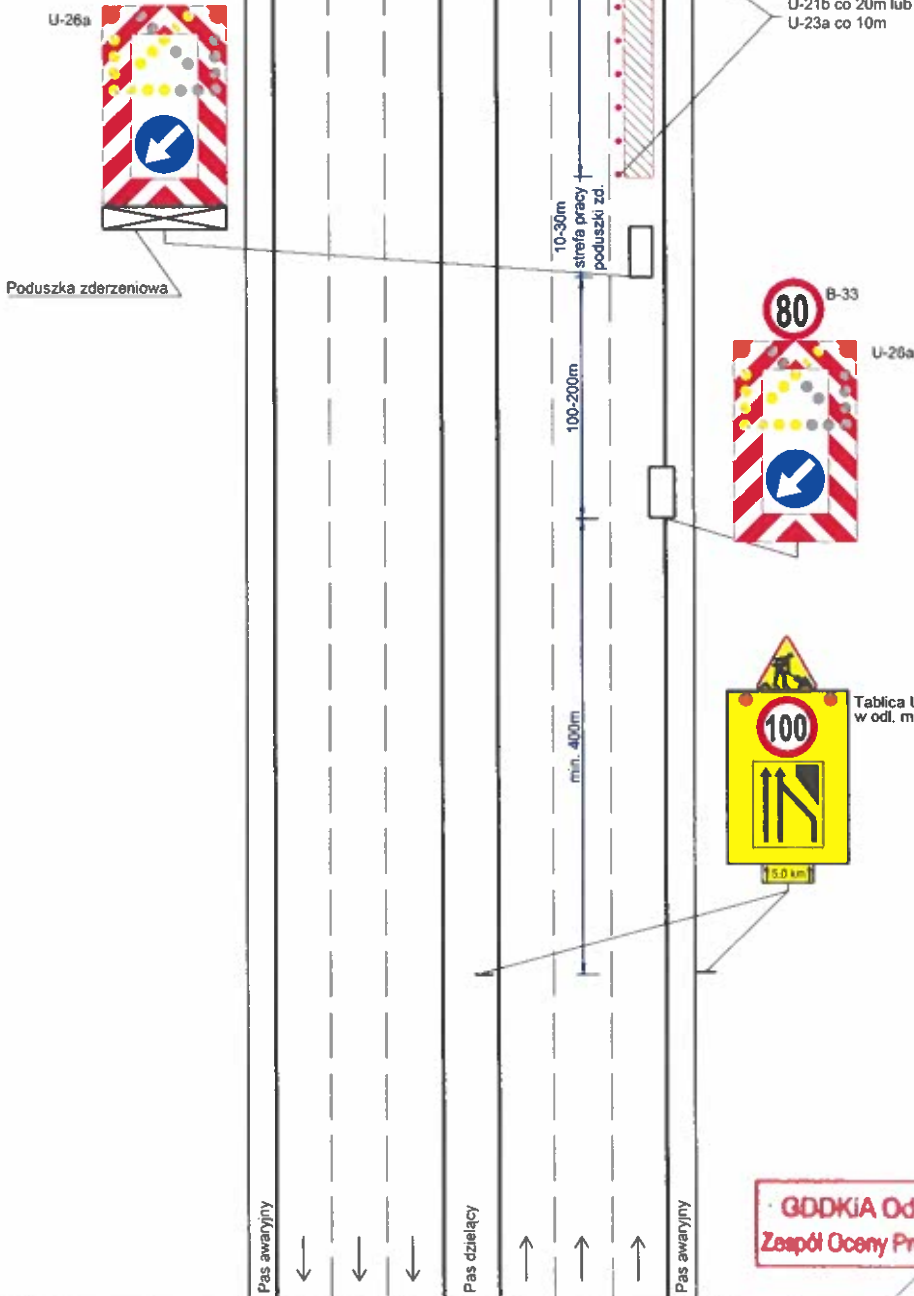
### Rys 6 Roboty szybko postępujące, zajęcie lewego pasa ruchu



Droga ekspresowa  $V=120\text{ km/h}$ ,  $2\times 3$

**UWAGI**  
Na tabliczce T-2 przewidzieć odpowiednią długość.

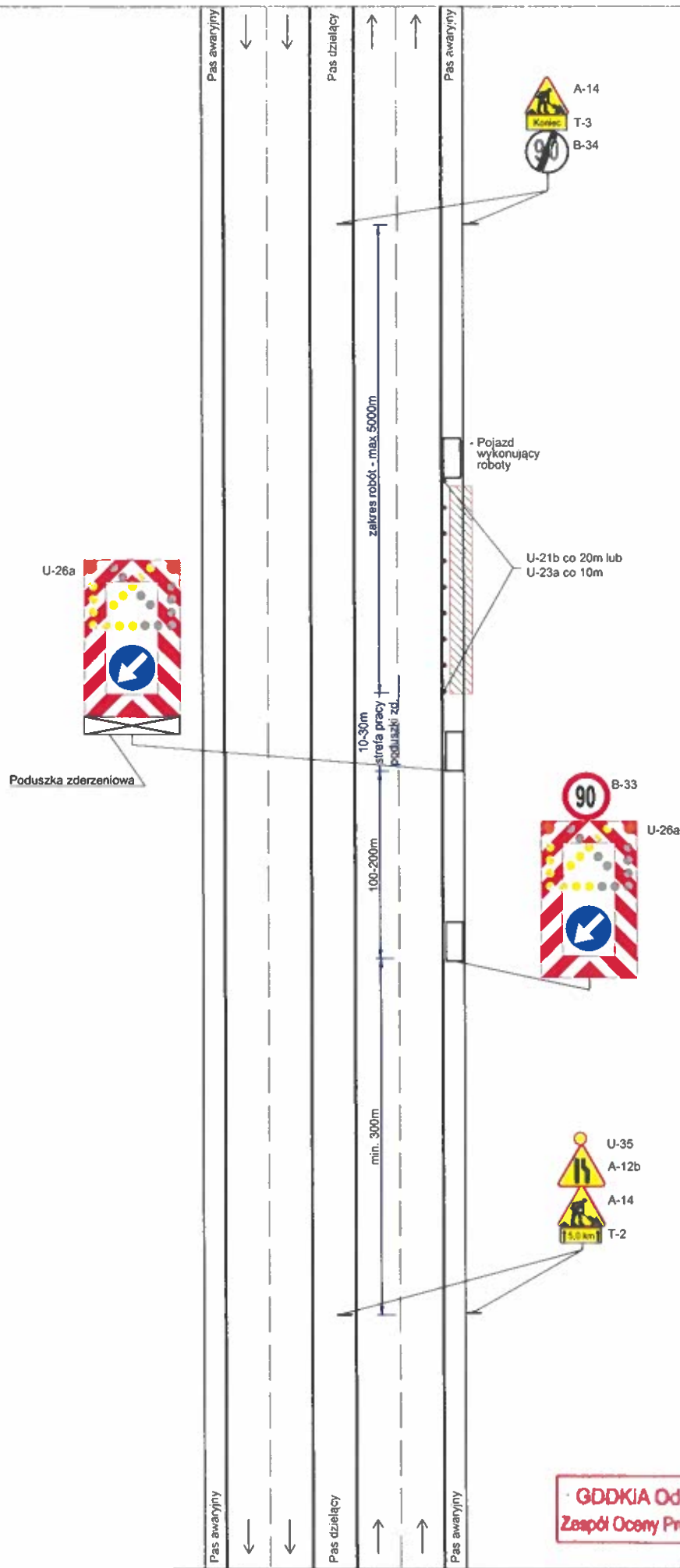
### Rys 7 Roboty szybko postępujące, zajęcie prawego pasa ruchu



# Droga ekspresowa V=120 km/h, 2x3

**UWAGI**  
Na tablicz

# Rys 8 Roboty szybko postępujące, zajęcie pasa awaryjnego



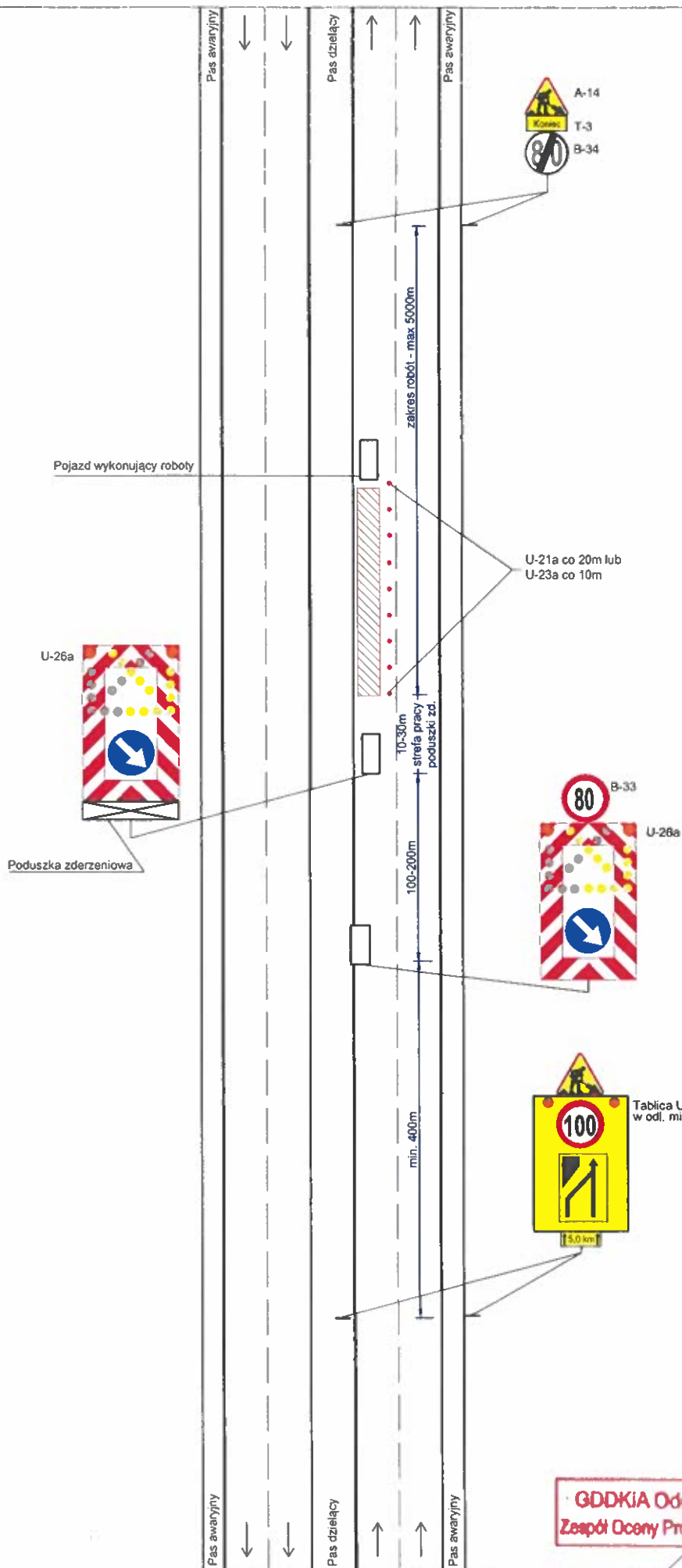
GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

- Obszar robót  
- Pojazd zabezpieczający

UWAGI  
Schemat można wykorzystywać również dla przekrojów z 3 pasami ruchu.  
Na tabliczce T-2 przewidzieć odpowiednią długość.

Droga ekspresowa V=120 km/h

# Rys 9 Roboty szybko postępujące, zajęcie lewego pasa ruchu

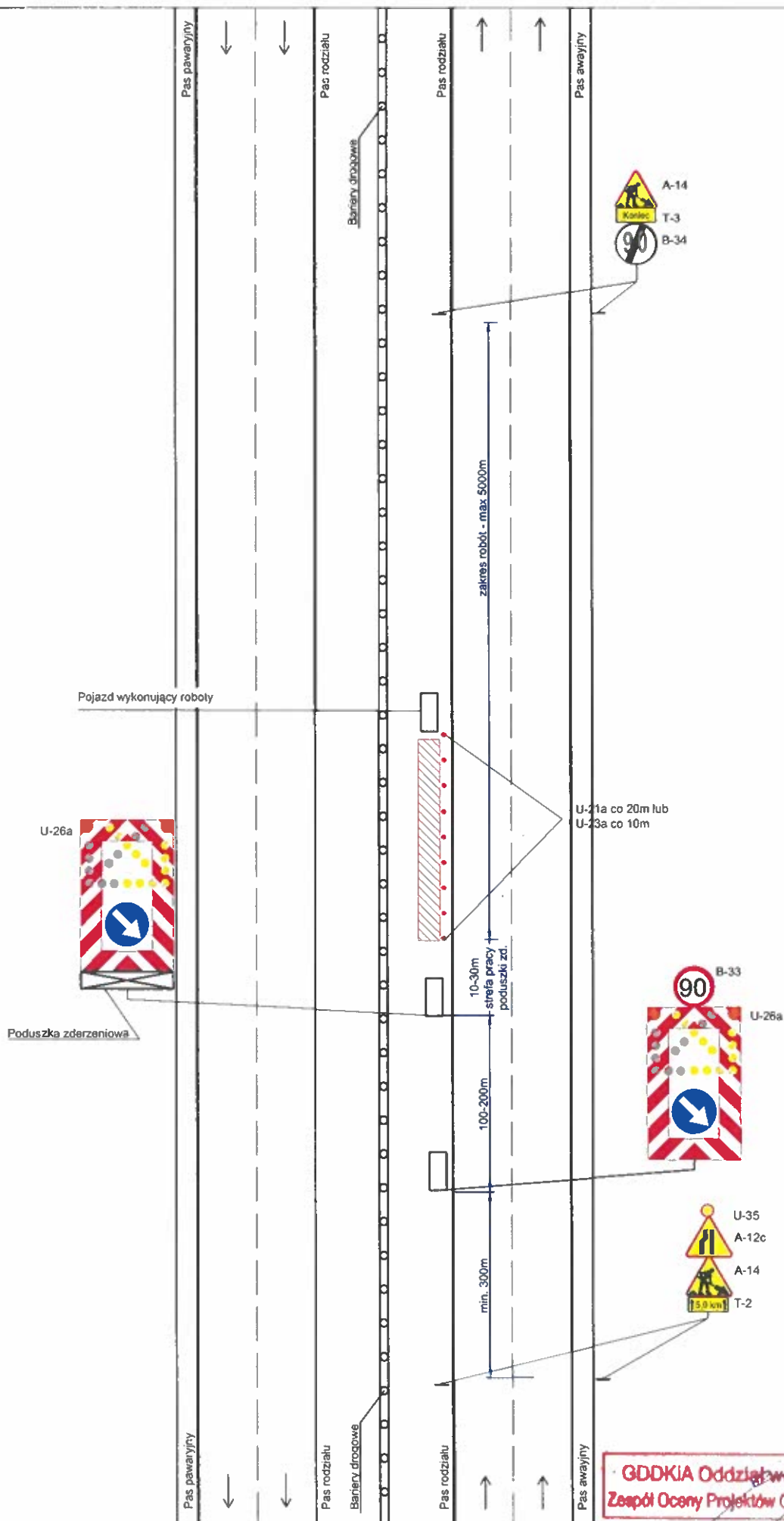


GDDKiA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga ekspresowa V=120 km/h

UWAGI  
Na tabliczce T-2 przewidzieć odpowiednią długość.

Rys 9a Roboty szybko postępujące, prowadzone w szerokim pasie rozdzielu wyposażonym w bariery drogowe.

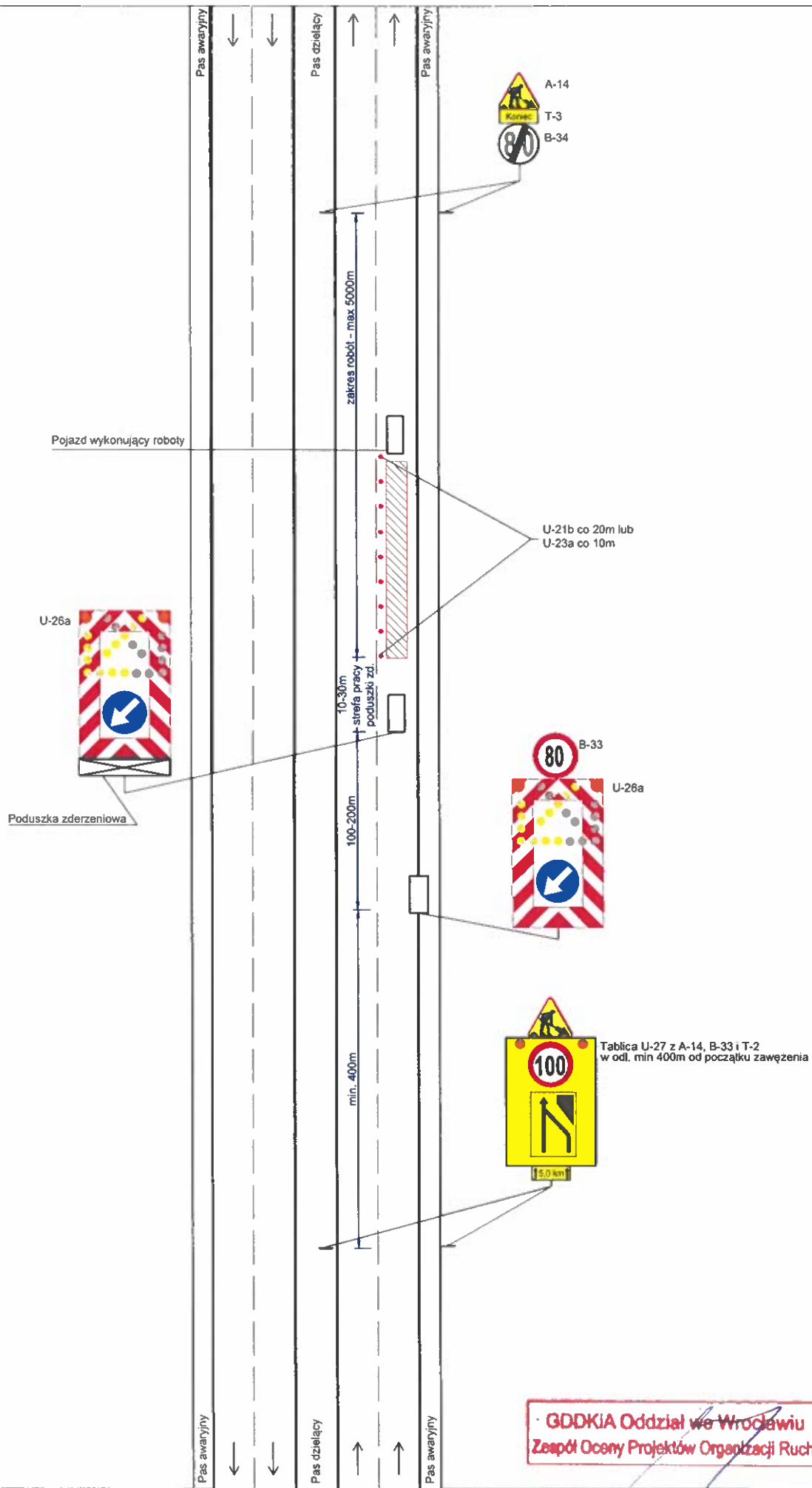


UWAGI  
Schemat można wykorzystywać również dla przekrojów z 3 pasami ruchu.  
Na tabliczce T-2 przewidzieć odpowiednią długość.

Droga ekspresowa 2x2 i 2x3 V=120 km/h

GDDKIA Oddział w Warszawie  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

# Rys 10 Roboty szybko postępujące, zajęcie prawego pasa ruchu



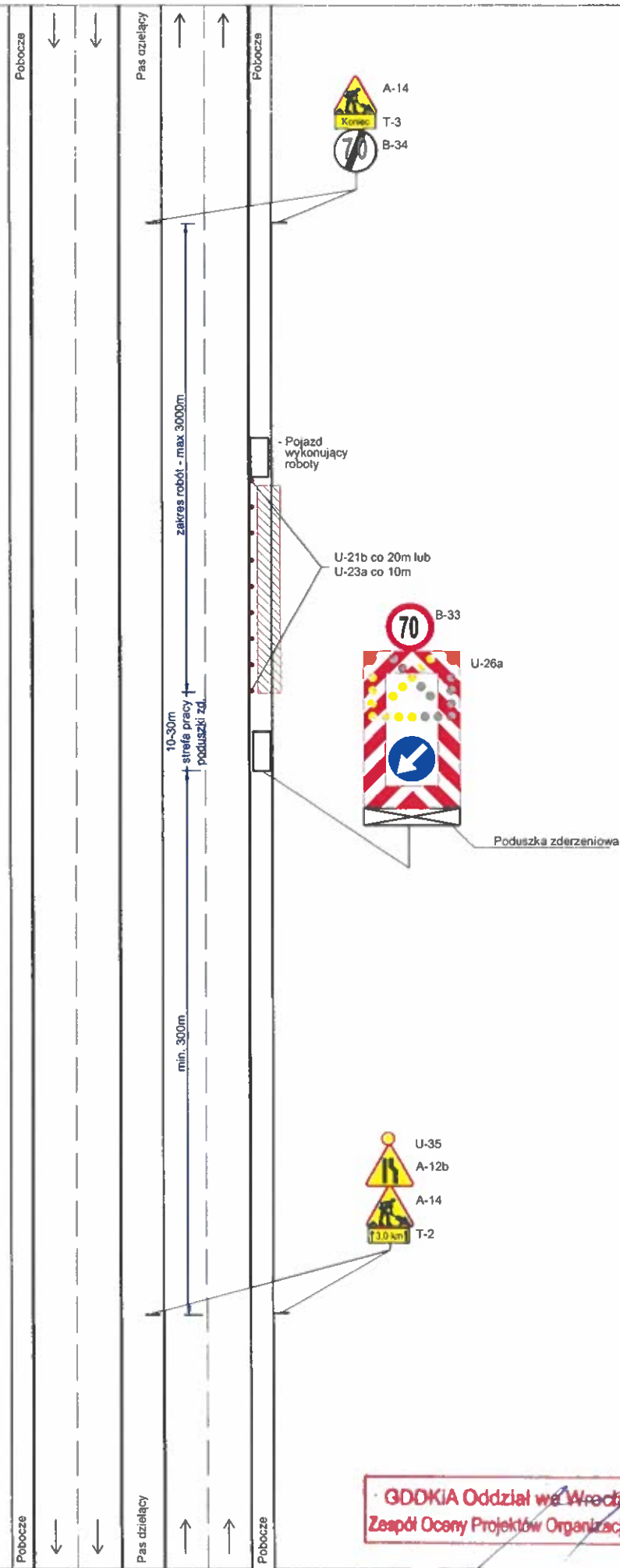
UWAGI:  
Na tablicze T-2 przewidzieć odpowiednią długość.

Obszar robót  
Pojazd zabezpieczający

Droga ekspresowa V=120 km/h

GDDKiA Oddział w Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Rys 11 Roboty szybko postępujące, zajęcie pobocza



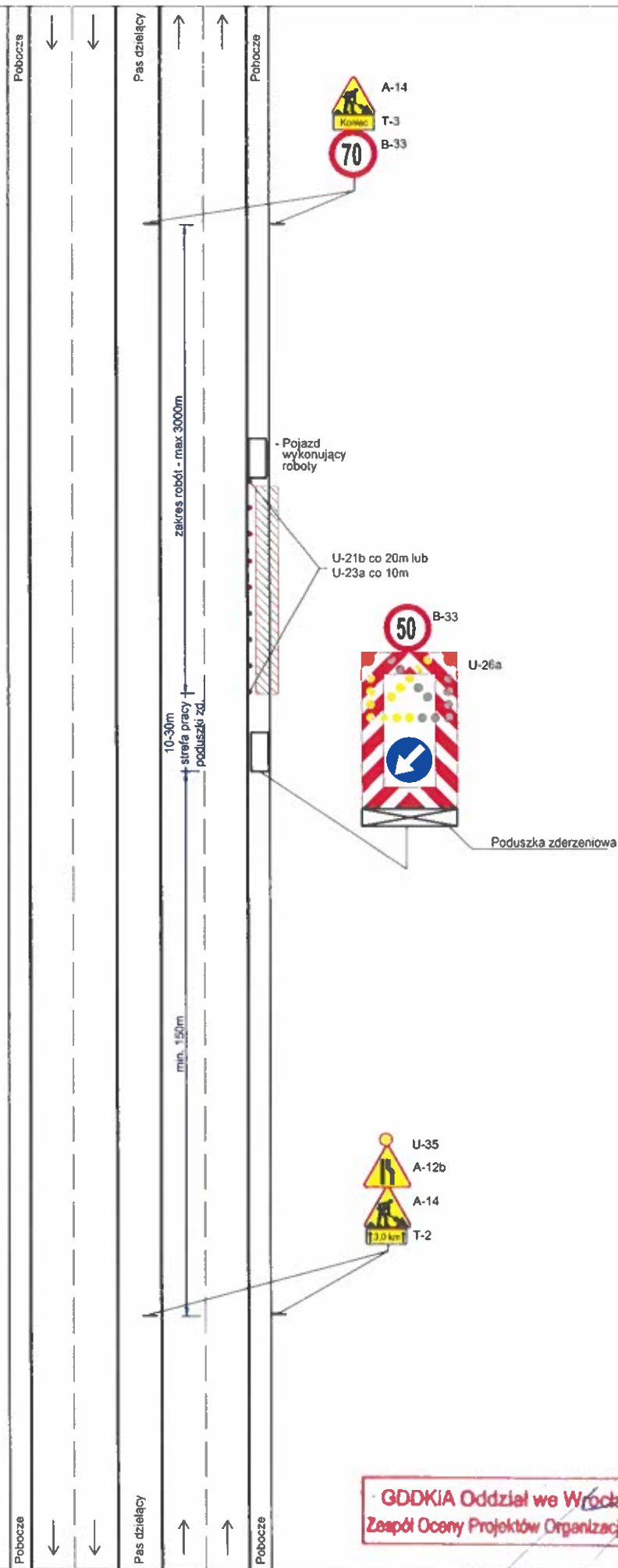
GDDKIA Oddział w Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

UWAGI  
Schemat można wykorzystywać również dla przekrojów z 3 pasami ruchu.  
Na tabliczce T-2 przewidzieć odpowiednią długość.

- Obszar robót  
- Pojazd zabezpieczający

Droga o przekroju 2x2 V=100 km/h

Rys 11a Roboty szybko postępujące, zajęcie pobocza



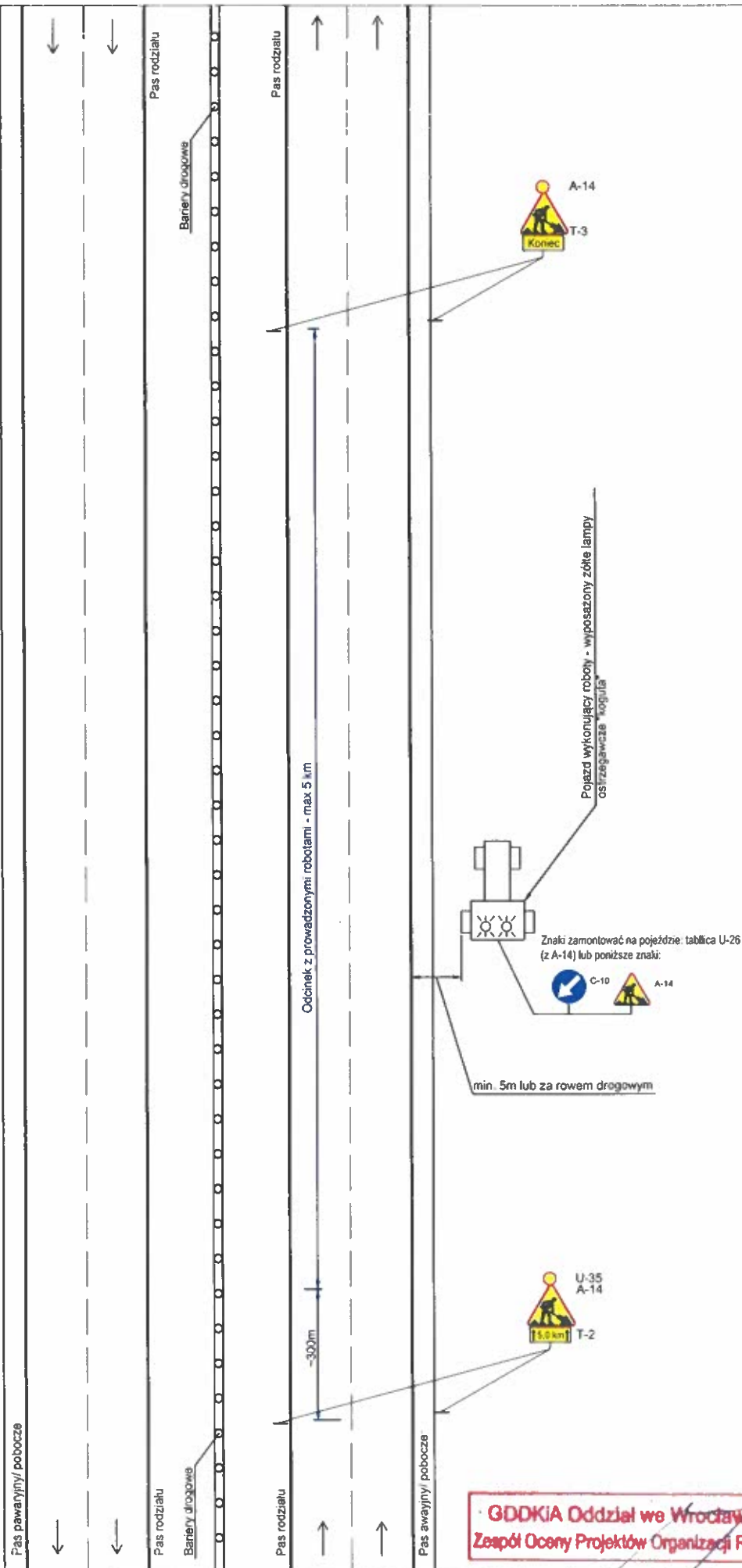
GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

UWAGI  
Schemat można wykorzystywać również dla przekrojów z 3 pasami ruchu.  
Na tabliczce T-2 przewidzieć odpowiednią długość.

Obszar robót  
Pojazd zabezpieczający

Droga o przekroju 2x2 V=70 km/h

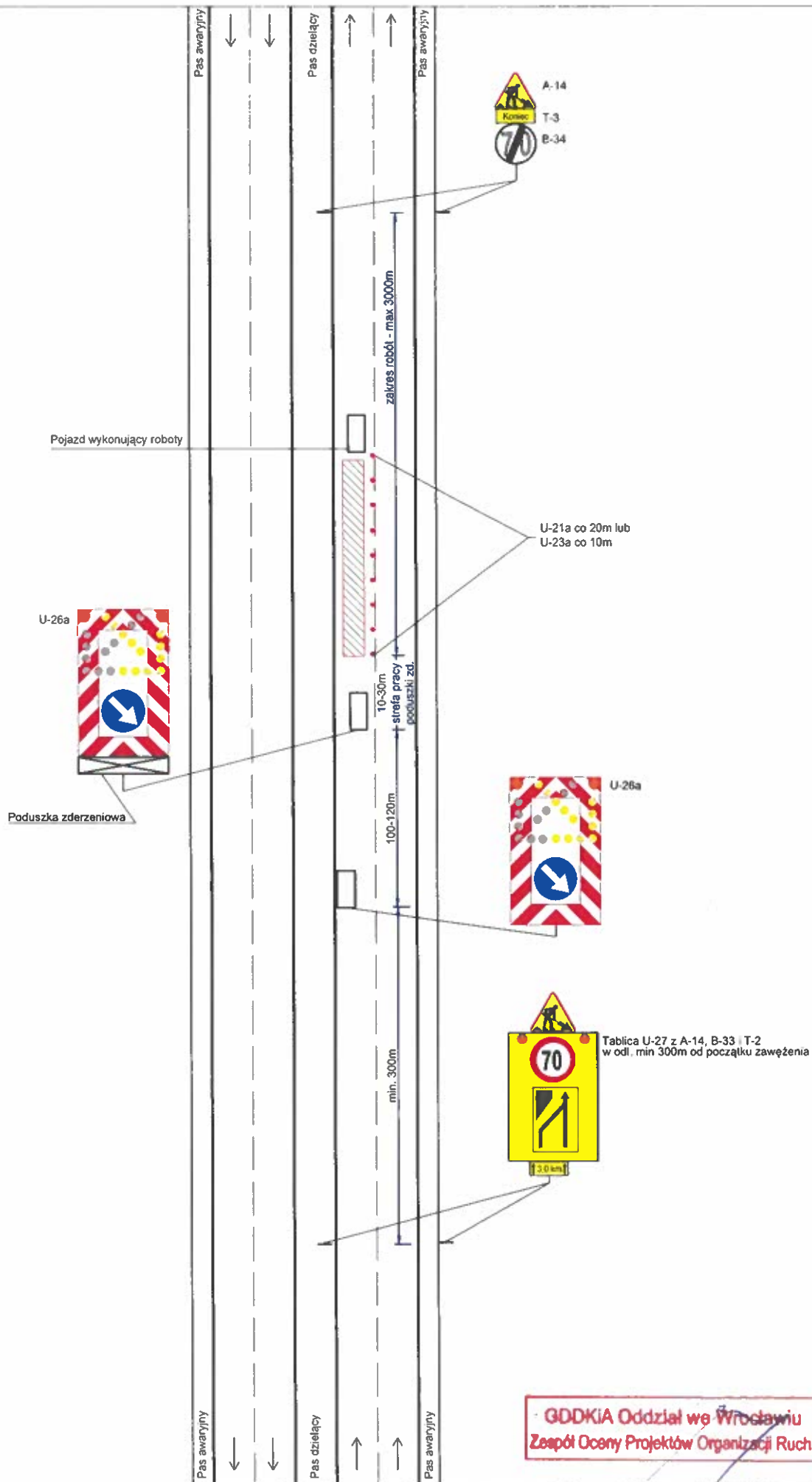
Rys 11b Roboty szybko postępujące, prowadzone poza poboczem/pasem awaryjnym drogi



**UWAGI**  
 Zgodnie ze schematem można wykonywać prace poza poboczem/pasem awaryjnym drogi w odległości min 5m od krawędzi pasa ruchu/lub za rowem zlokalizowanym przy drodze lub za barierami ochronnymi.  
 Na tabliczce T-2 wpisać rzeczywistą długość odcinka na którym prowadzone są prace.  
 W przypadku, gdy w pasie podziału nie ma bariery drogowych oznakować należy również kierunek przeciwny (A-14 z U-35 i tabl. oraz A-14 z tab. "Konec").

Droga o przekroju 2x2, 2x3, 2+1 V=90-140 km/h

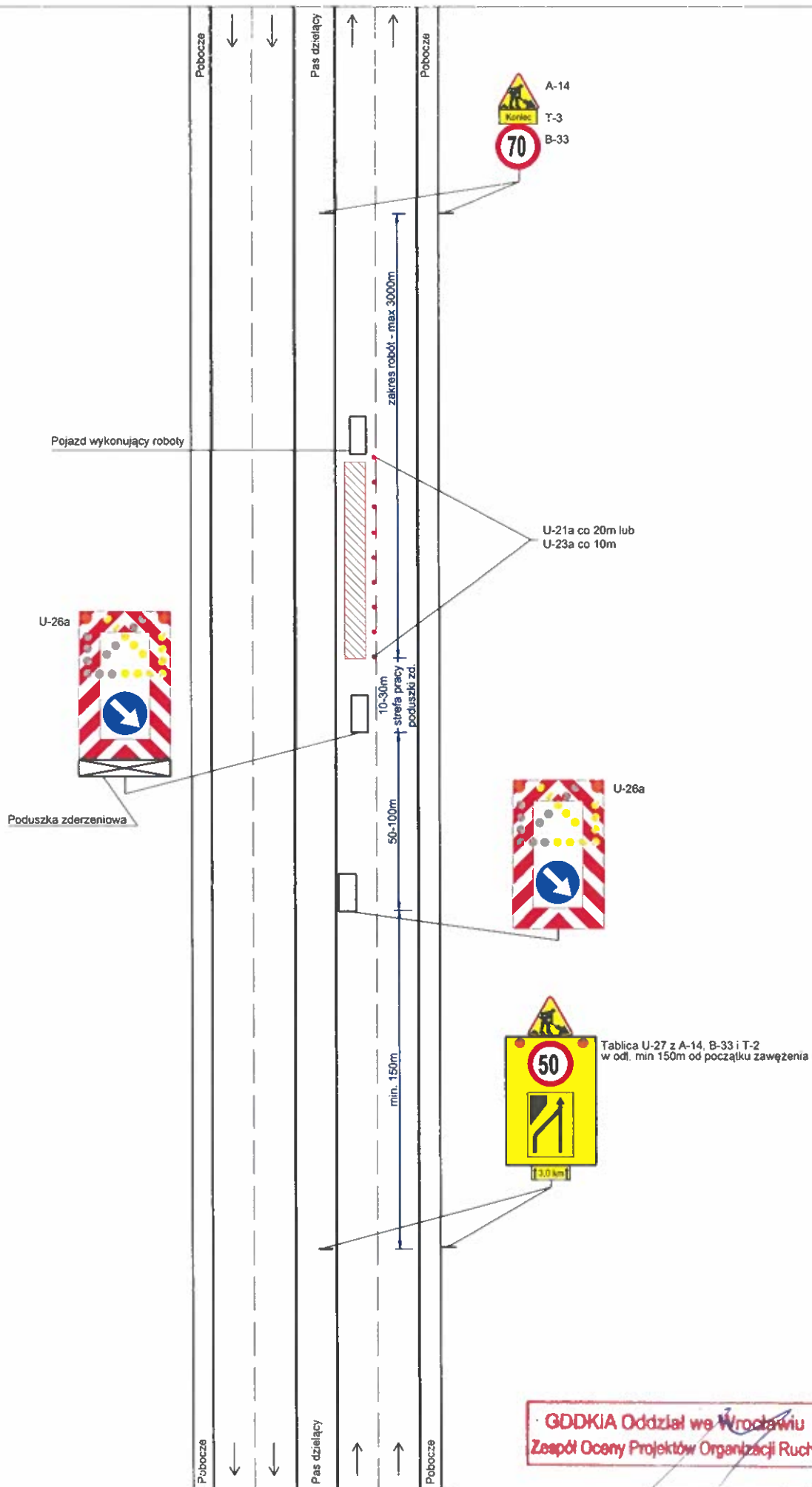
Rys 12 Roboty szybko postępujące, zajęcie lewego pasa ruchu



GDDKiA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga o przekroju 2x2 V=100 km/h

Rys 12a Roboty szybko postępujące, zajęcie lewego pasa ruchu



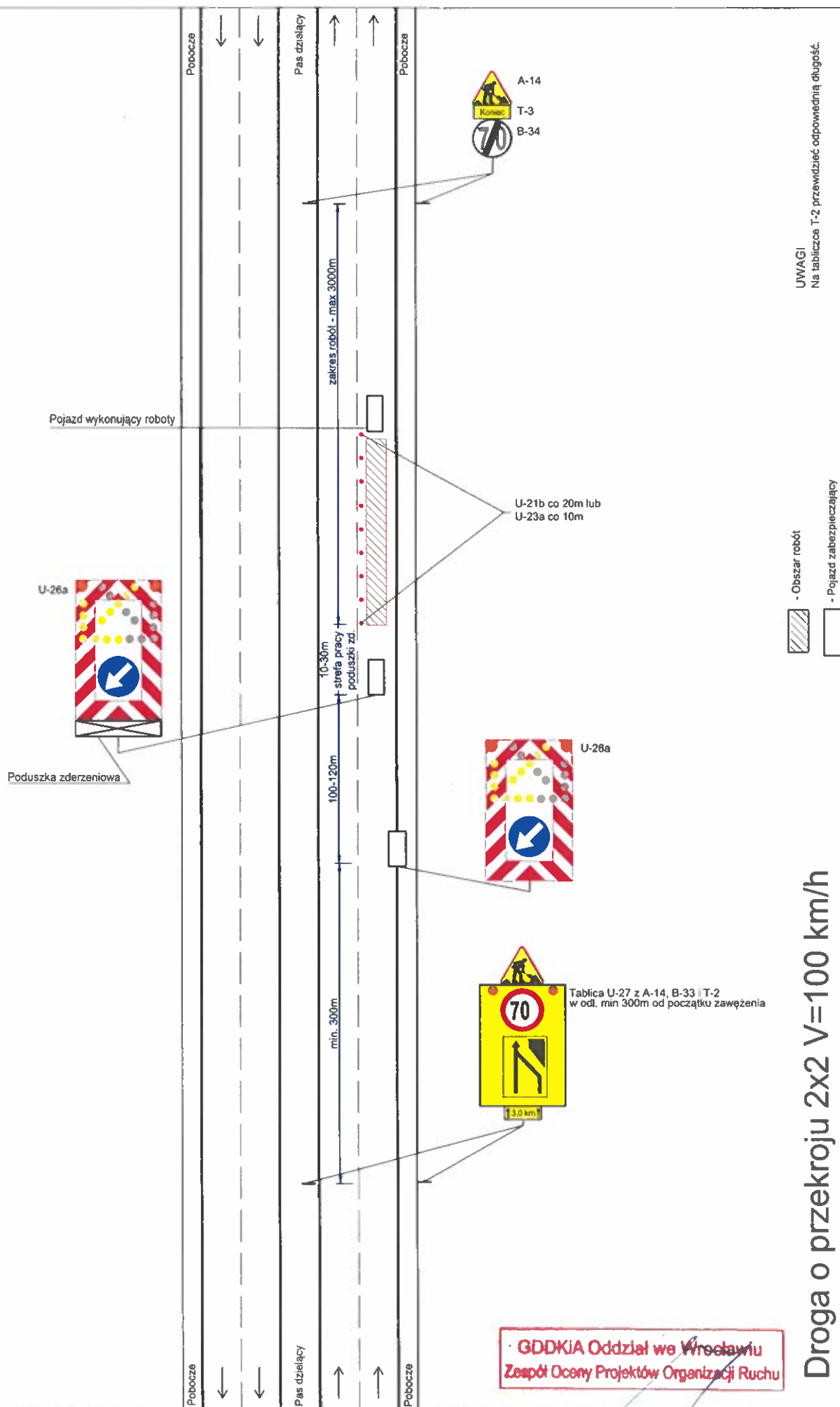
UWAGI  
Na tabliczce T-2 przewidzieć odpowiednią długość.

Obszar robót  
Pojazd zabezpieczający

Droga o przekroju 2x2 V=70 km/h

GDDKIA Oddział wrocławski  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Rys 13 Roboty szybko postępujące, zajęcie prawego pasa ruchu



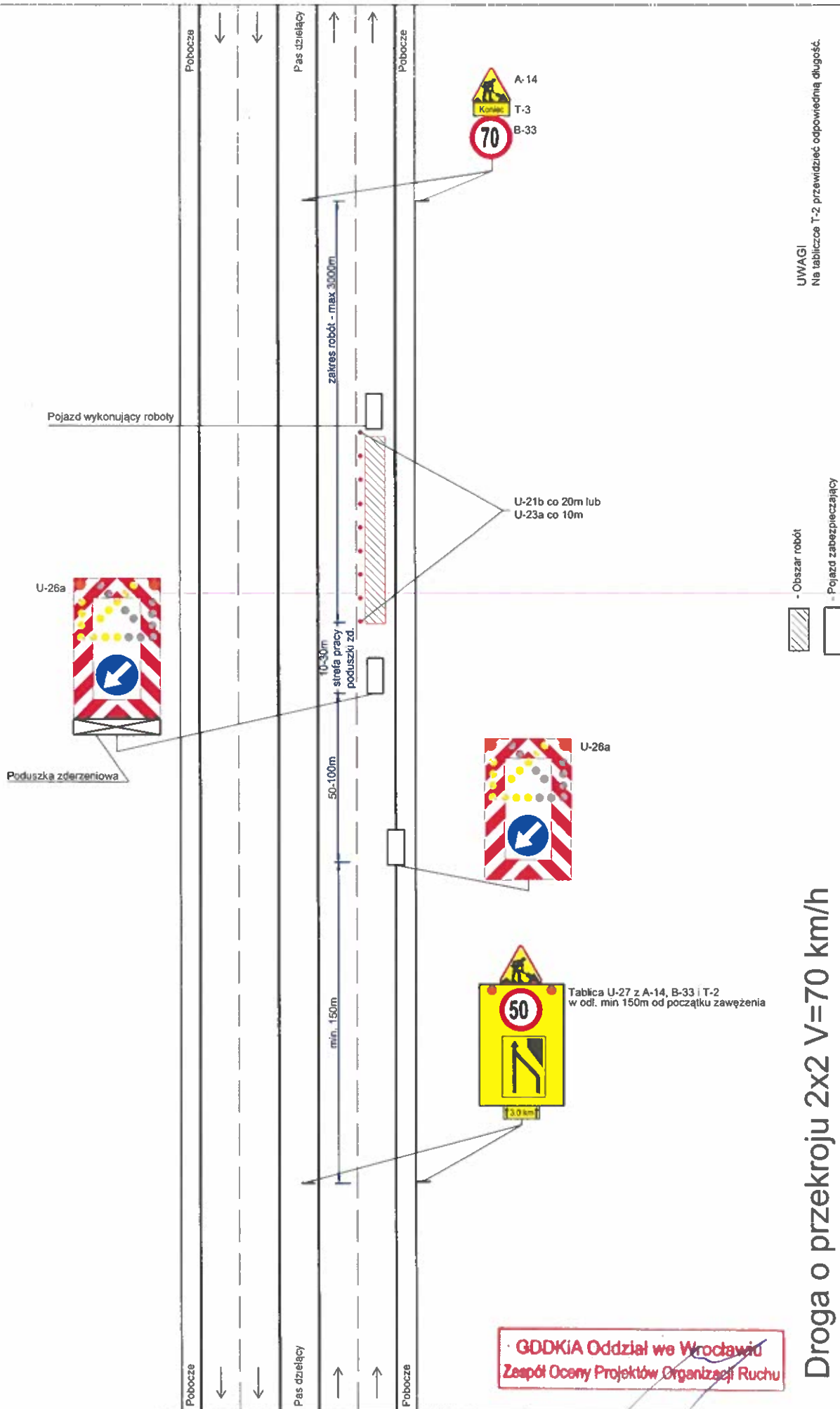
**UWAGI**  
Na tabliczce T-2 przewidzieć odpowiednią długość.

- Obszar robót

## Droga o przekroju 2x2 V=100 km/h

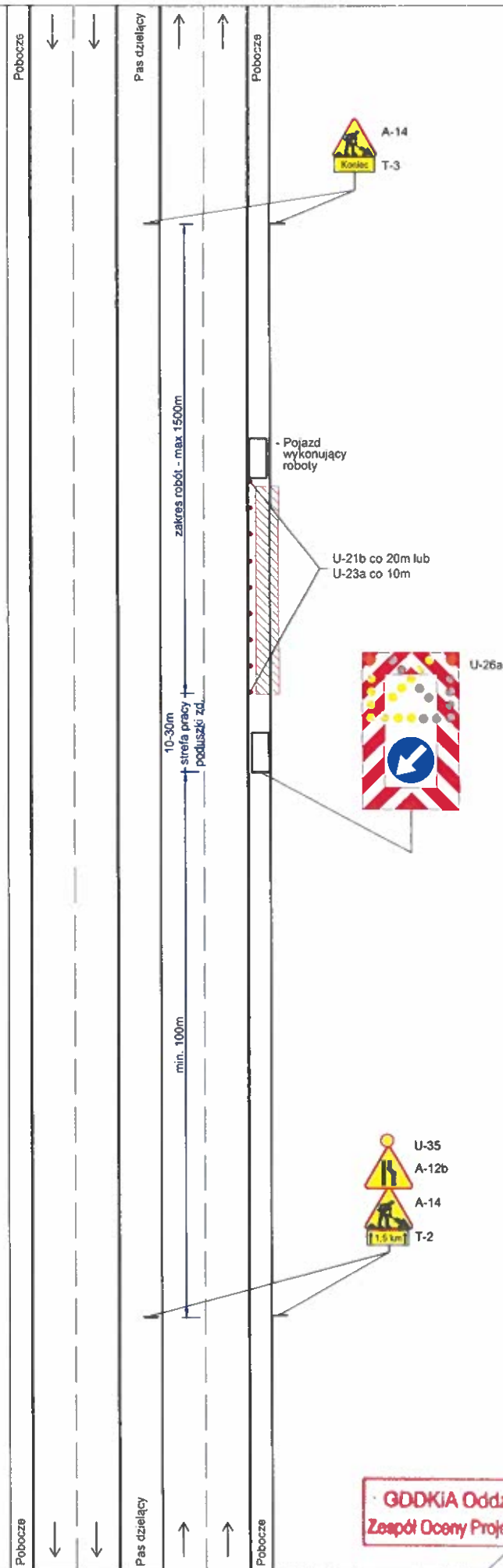
GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Rys 13a Roboty szybko postępujące, zajęcie prawego pasa ruchu



Droga o przekroju 2x2 V=70 km/h

# Rys 14 Roboty szybko postępujące, zajęcie pobocza



GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

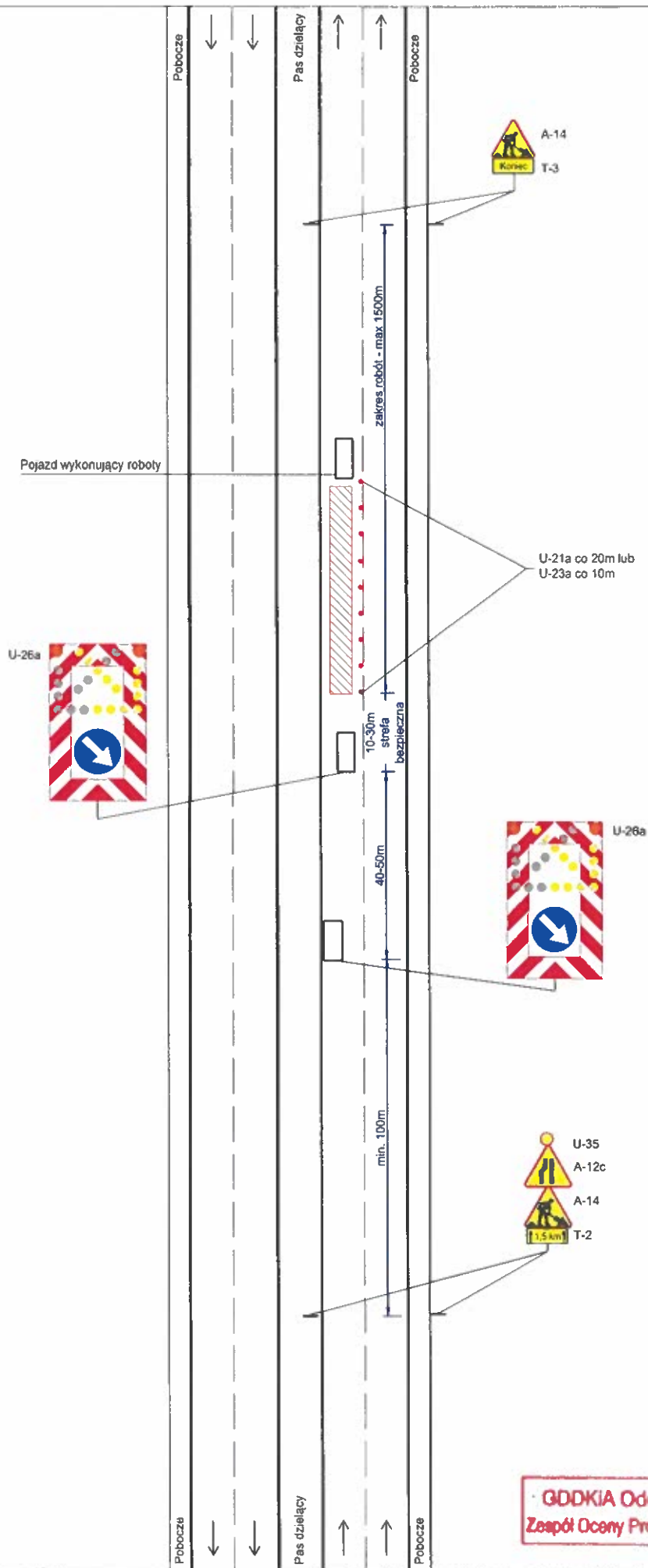
- Obszar robót

- Pojazd zabezpieczający

**UWAGI**  
Schemat można wykorzystywać również dla przekrojów z 3 pasami ruchu.  
Na tabliczce T-2 przewidzieć odpowiednią długość.

Droga o przekroju 2x2 V=50/60 km/h

Rys 15 Roboty szybko postępujące, zajęcie lewego pasa ruchu



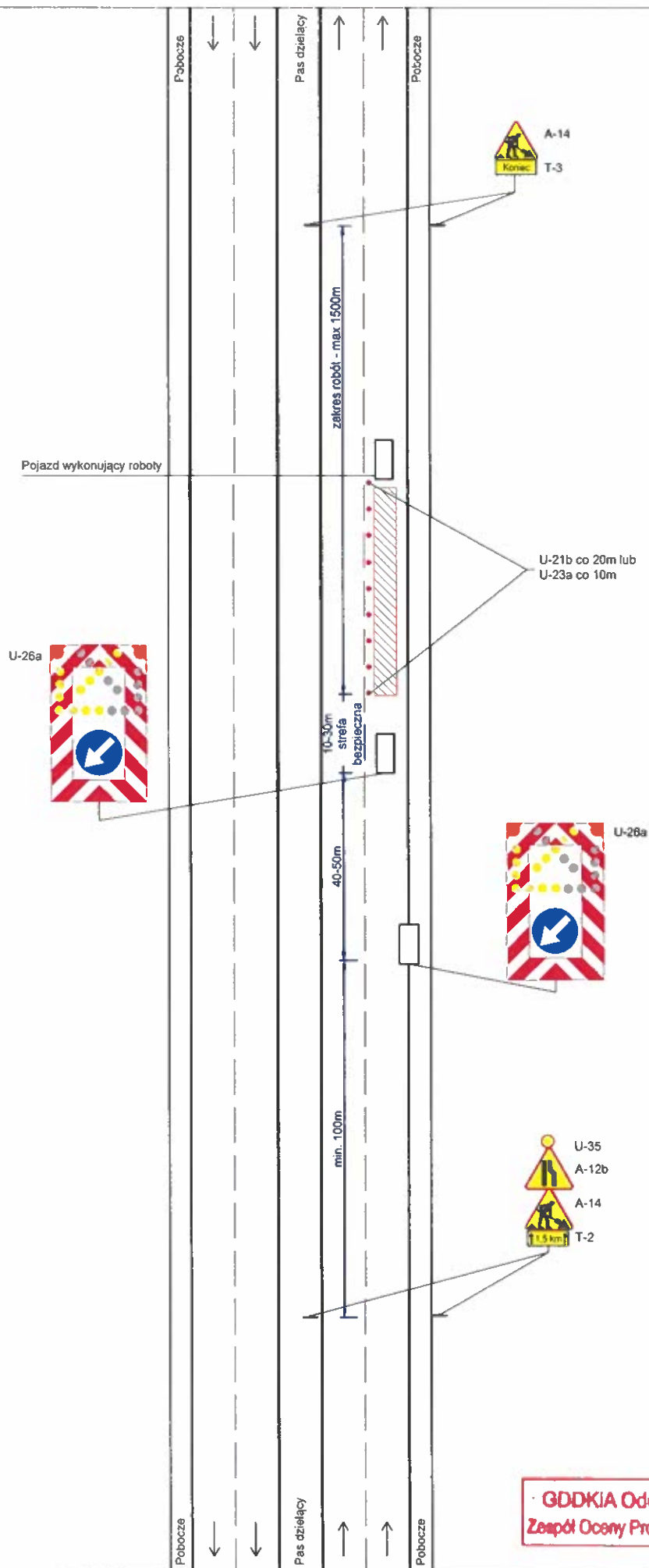
UWAGI  
Na tabliczce T-2 przewidzieć odpowiednią długość.

Obszar robót  
Pojazd zabezpieczający

GDDKiA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga o przekroju 2x2 V=50/60 km/h

# Rys 16 Roboty szybko postępujące, zajęcie prawego pasa ruchu

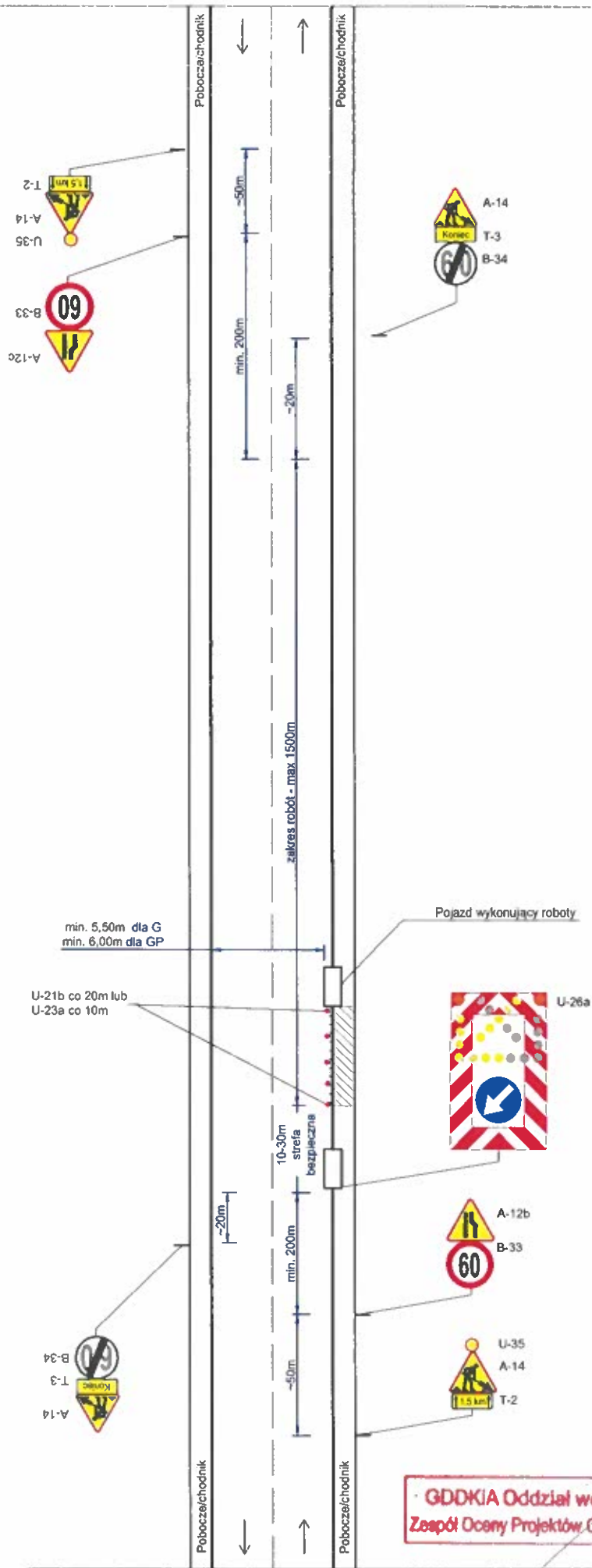


UWAGA!  
Na tabliczce T-2 przewidzieć odpowiednią długość.

Droga o przekroju 2x2 V=50/60 km/h

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Rys 17 Roboty szybko postępujące, zajęcie pobocza/chodnika oraz części pasa ruchu



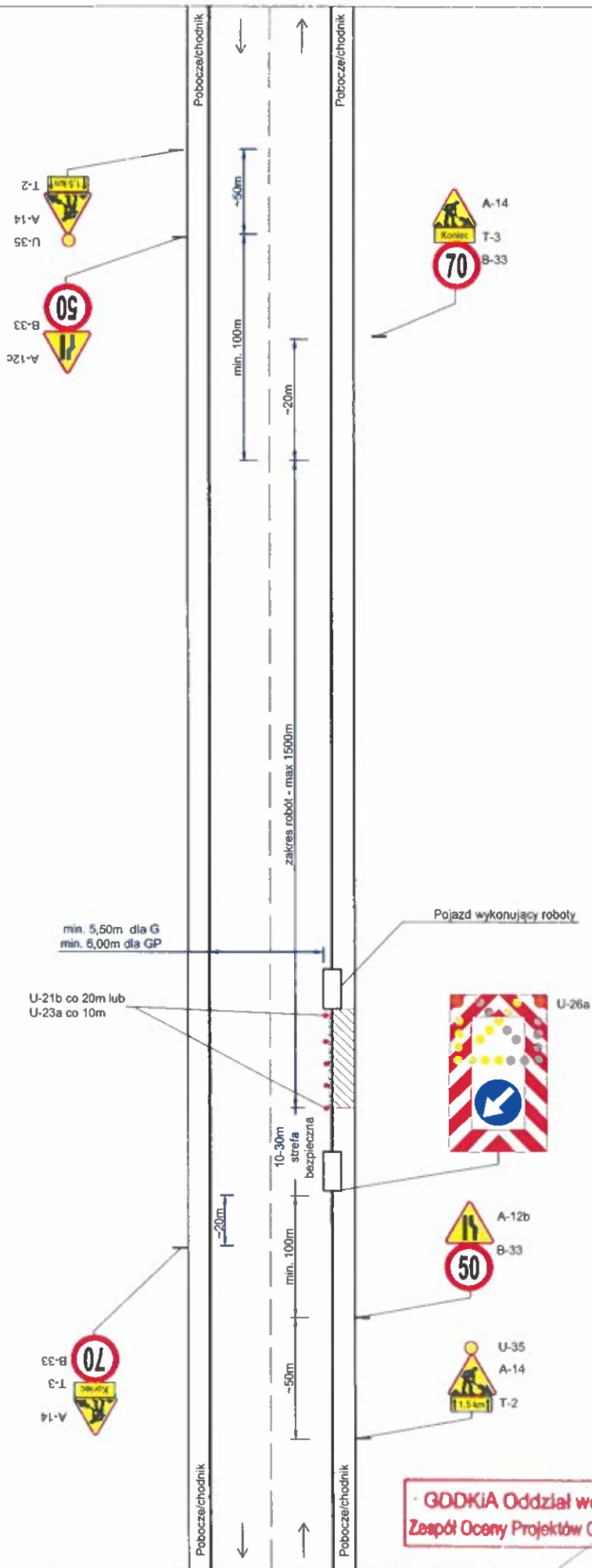
**UWAGI**  
 Na tabliczce T-2 przewidzieć odpowiednią długość.  
 Przy ręcznym sterowaniu ruchem maksymalny zakres prac wynosi 500m.

- Obszar robót  
 - Pojazd zabezpieczający

Droga o przekroju 1x2 V=90 km/h

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
 Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Rys 17a Roboty szybko postępujące, zajęcie pobocza/chodnika oraz części pasa ruchu



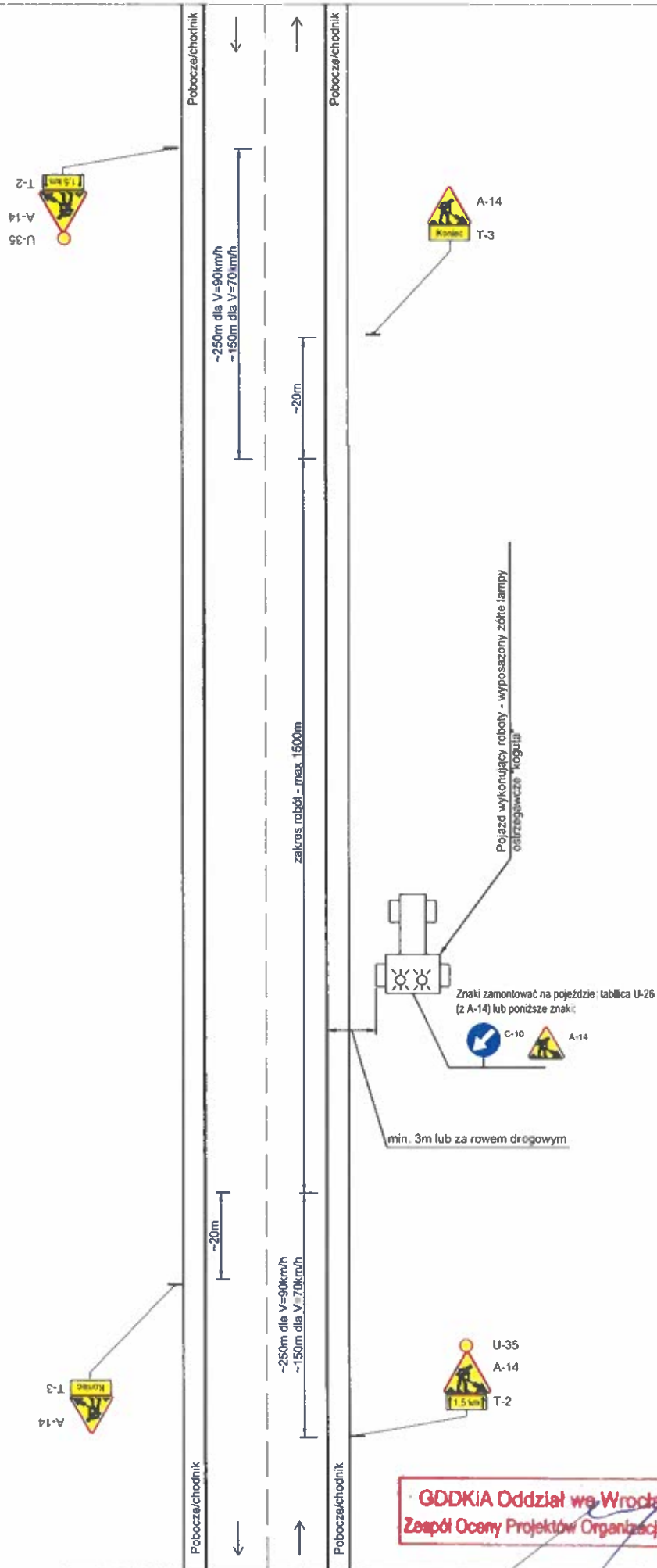
**UWAGI**  
Na tablicze T-2 przewidzieć odpowiednią długość.  
Przy ręcznym sterowaniu ruchem maksymalny zakres prac wynosi 500m.

- Obszar robót  
 - Pojazd zabezpieczający

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga o przekroju 1x2 V=70 km/h

Rys 17b Roboty szybko postępujące, prowadzone poza poboczem/chodnikiem

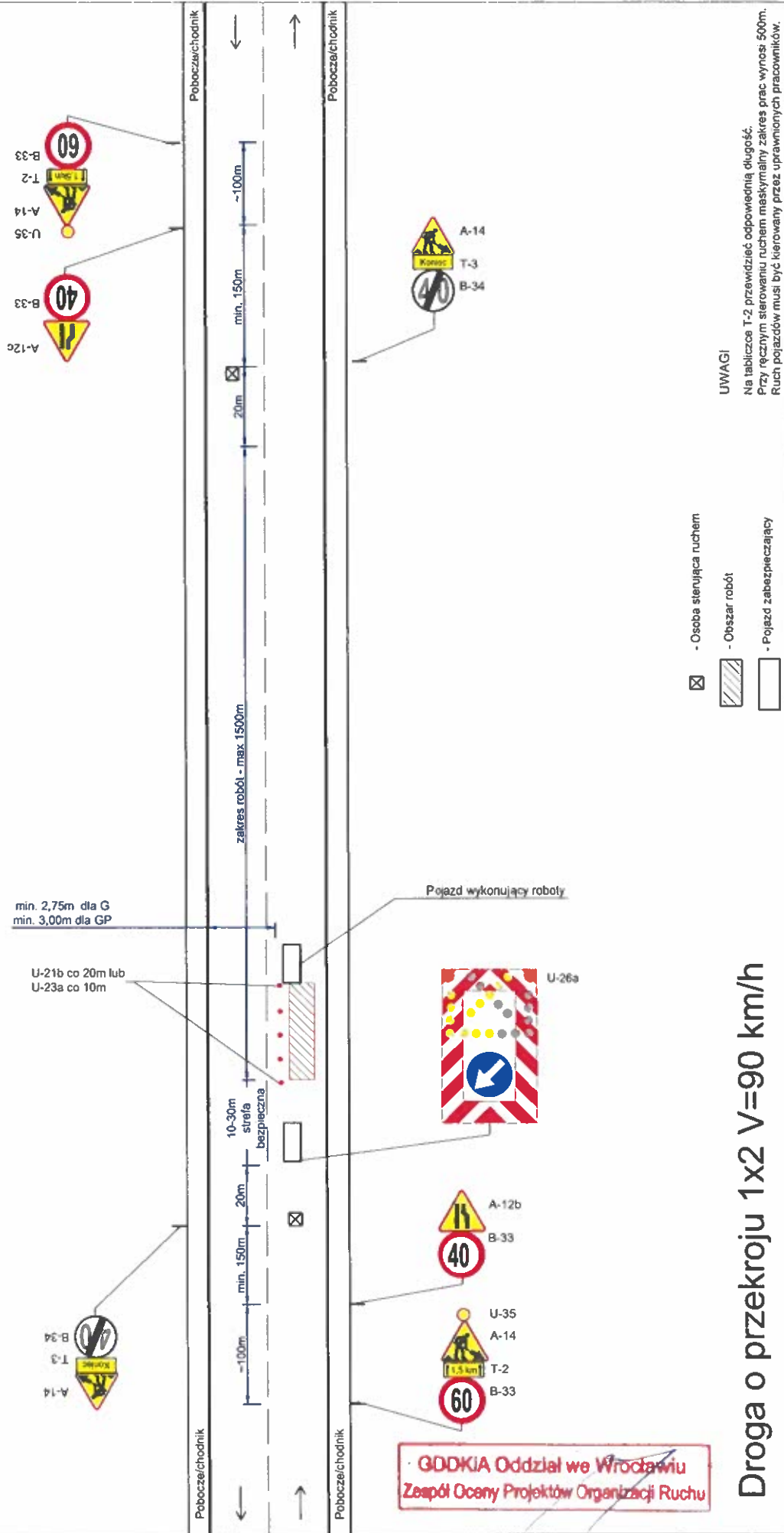


**UWAGI**  
Zgodnie ze schematem można wykonywać prace poza poboczem/chodnikiem drogi w odległości min 3m od krawędzi jezdni /lub za rowem /barierami drogowymi zlokalizowanymi przy drodze. Na tabliczce T-2 przewidzieć odpowiednią długość.

Droga o przekroju 1x2 V=70-90 km/h

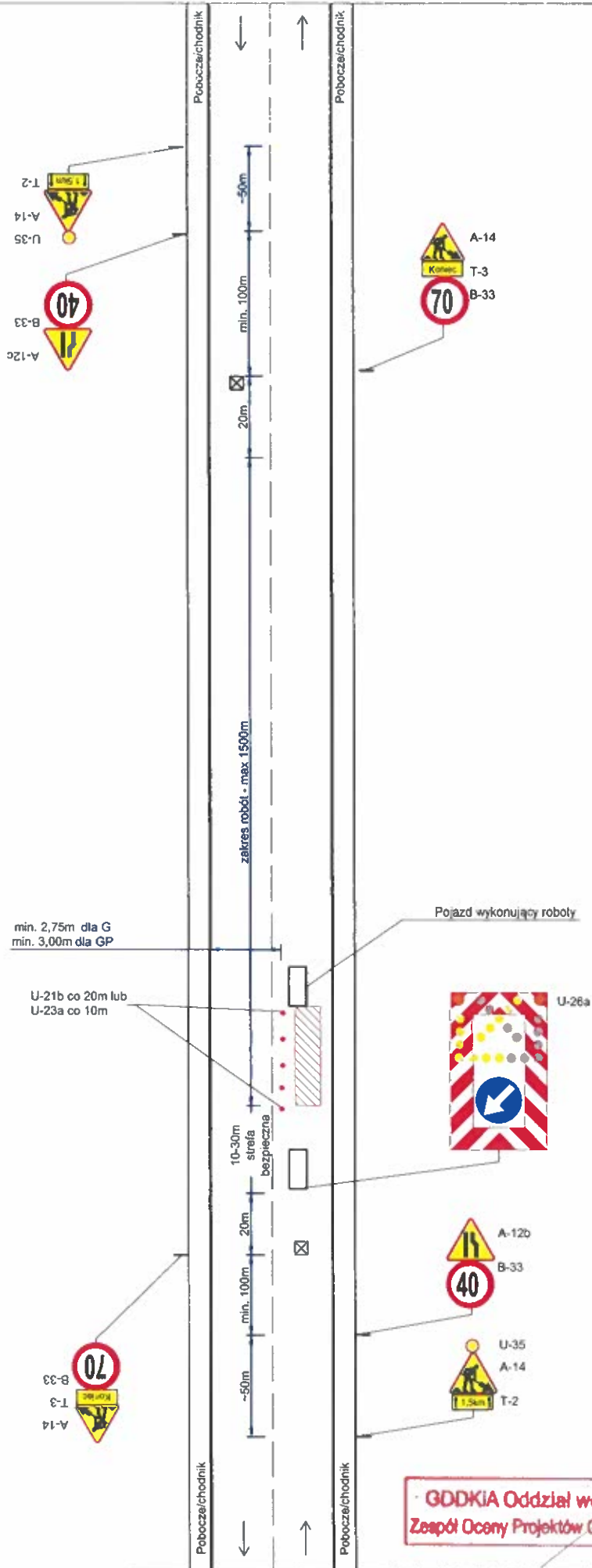
GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

# Rys 18 Roboty szybko postępujące, zajęcie pasa ruchu



Droga o przekroju 1x2 V=90 km/h

# Rys 18a Roboty szybko postępujące, zajęcie pasa ruchu



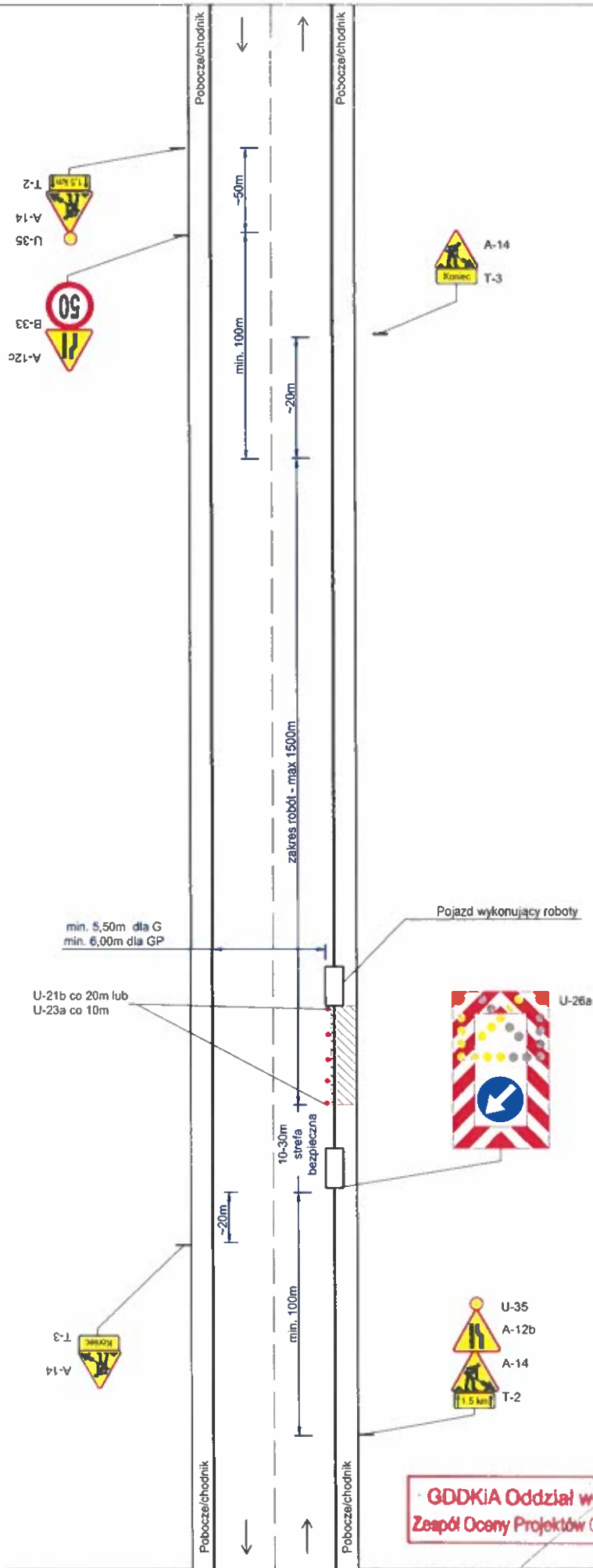
- UWAGI
- ☒ - Osoba sterująca ruchem
  - ☐ - Obszar robót
  - ☐ - Pojazd zabezpieczający

Na tabliczce T-2 przewidzieć odpowiednią długość.  
Przy ręcznym sterowaniu ruchem maskiarny zakres prac wynosi 500m.  
Ruch pojazdów musi być kierowany przez uprawnionych pracowników.

Droga o przekroju 1x2 V=70 km/h

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Rys 19 Roboty szybko postępujące, zajęcie pobocza/chodnika oraz części pasa ruchu



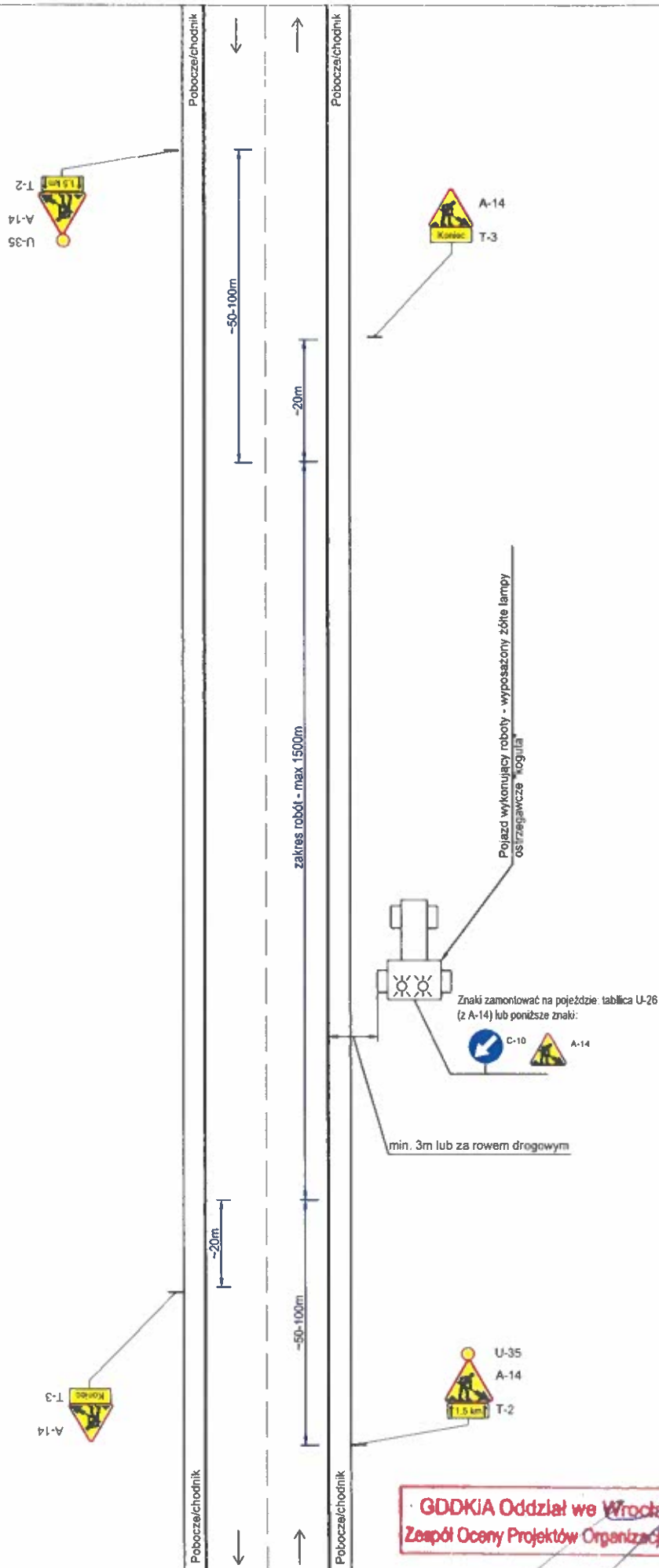
**UWAGI**  
Na tabliczce T-2 przewidzieć odpowiednią długość.  
Przy ręcznym sterowaniu ruchem maksymalny zakres prac wynosi 500m.

- Obszar robót  
- Pojazd zabezpieczający

Droga o przekroju 1x2 V=50/60 km/h

GDDKIA Oddział wrocławski  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Rys 19a Roboty szybko postępujące, prowadzone poza poboczem/chodnikiem

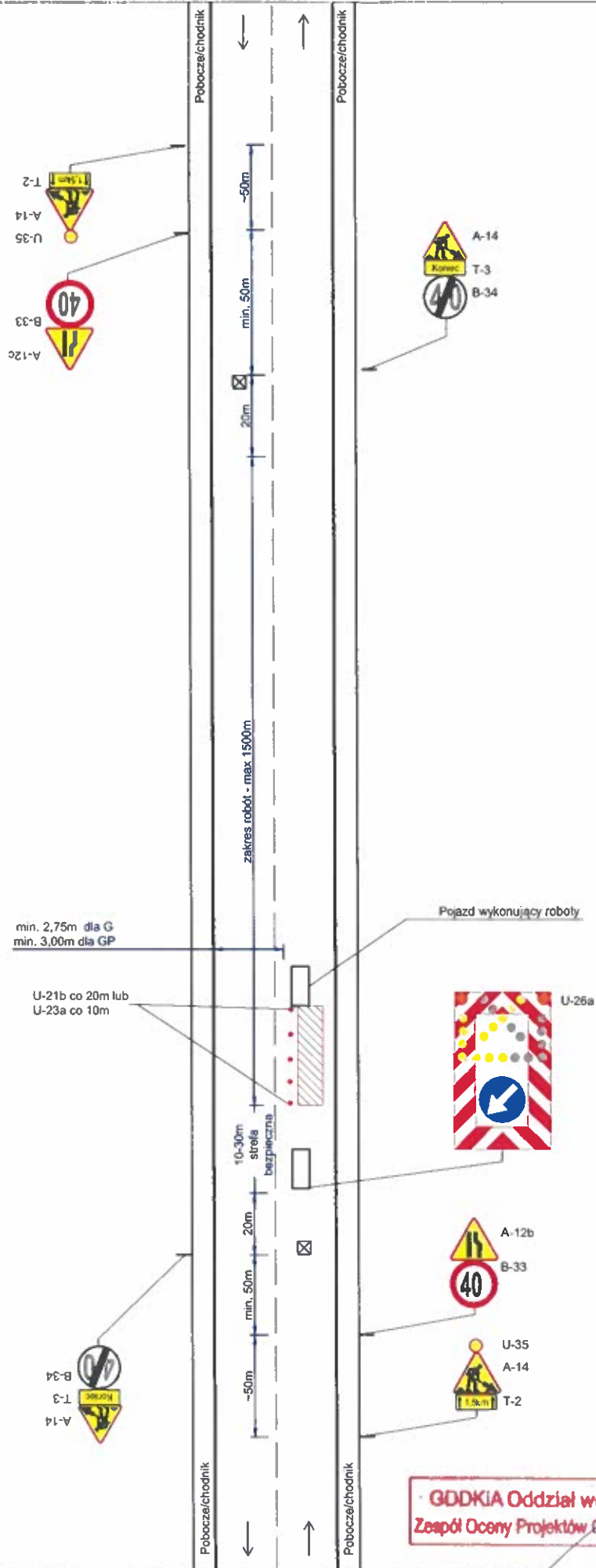


**UWAGI**  
Zgodnie ze schematem można wykonywać prace poza poboczem/chodnikiem drogi w odległości min 3m od krawędzi jezdni /lub za rowem /barierami drogowymi zlokalizowanym przy drodze. Na tabliczce T-2 przewidzieć odpowiednią długość.

Droga o przekroju 1x2 V=50/60 km/h

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

# Rys 20 Roboty szybko postępujące, zajęcie pasa ruchu



- ☒ - Osoba sterująca ruchem
- ☐ - Obszar robót
- ☐ - Pojazd zabezpieczający

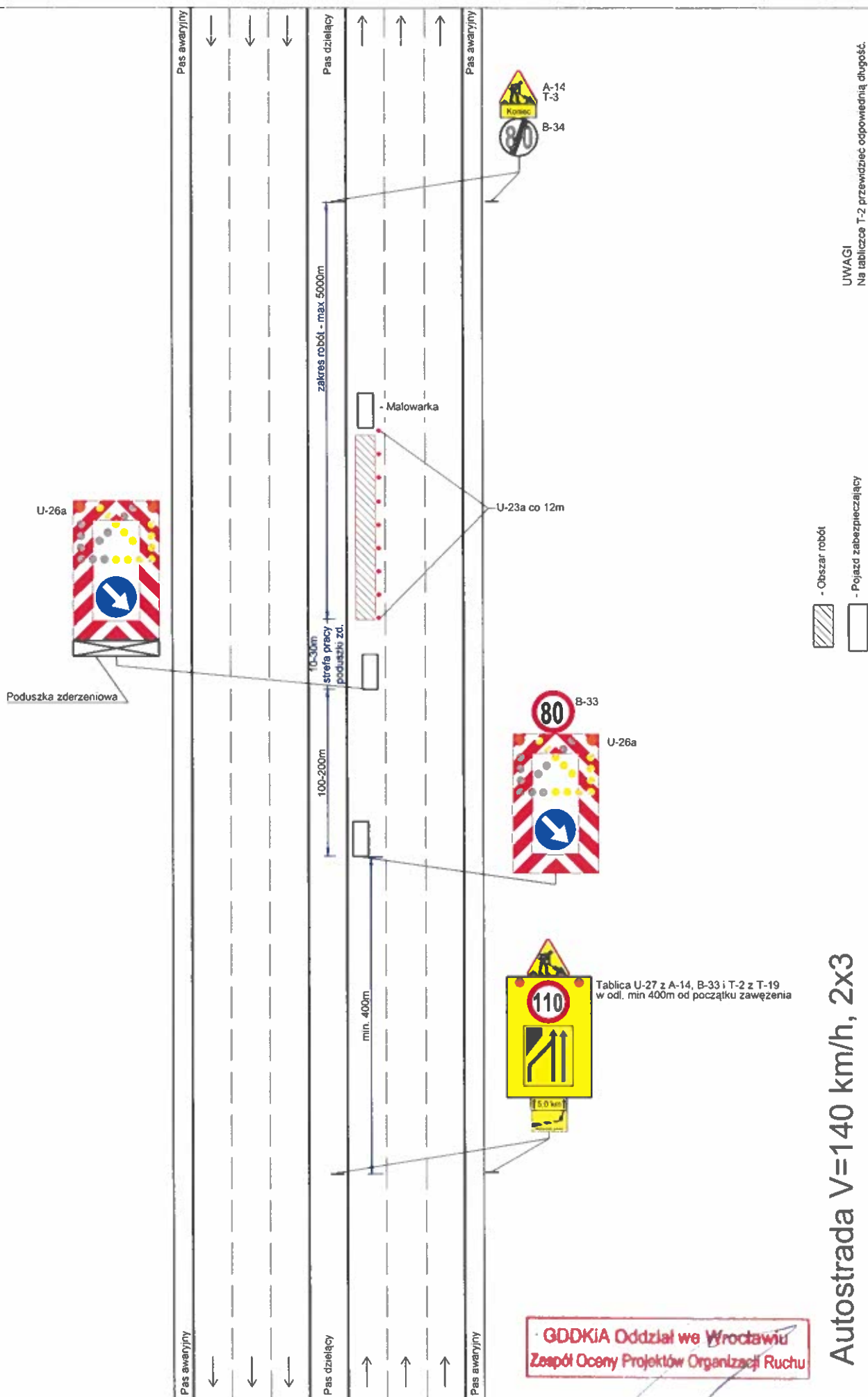
UWAGI

Na tabliczce T-2 przewidzieć odpowiednią długość. Przy ręcznym sterowaniu ruchem maksymalny zakres prac wynosi 500m. Ruch pojazdów musi być kierowany przez uprawnionych pracowników.

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

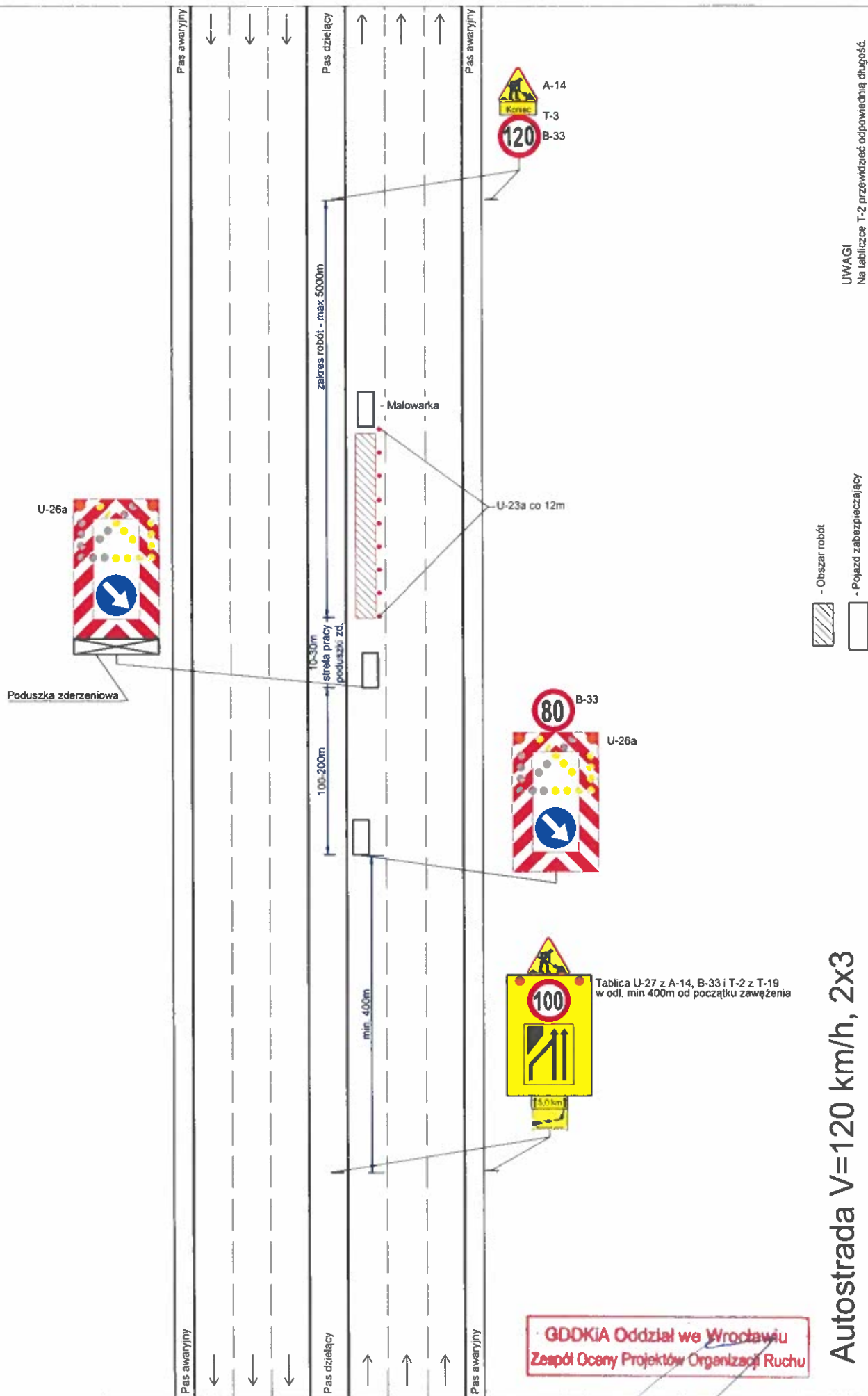
Droga o przekroju 1x2 V=50/60 km/h

Rys 21 Odnowa oznakowania poziomego, prace szybko postępujące, zajęcie lewego pasa ruchu

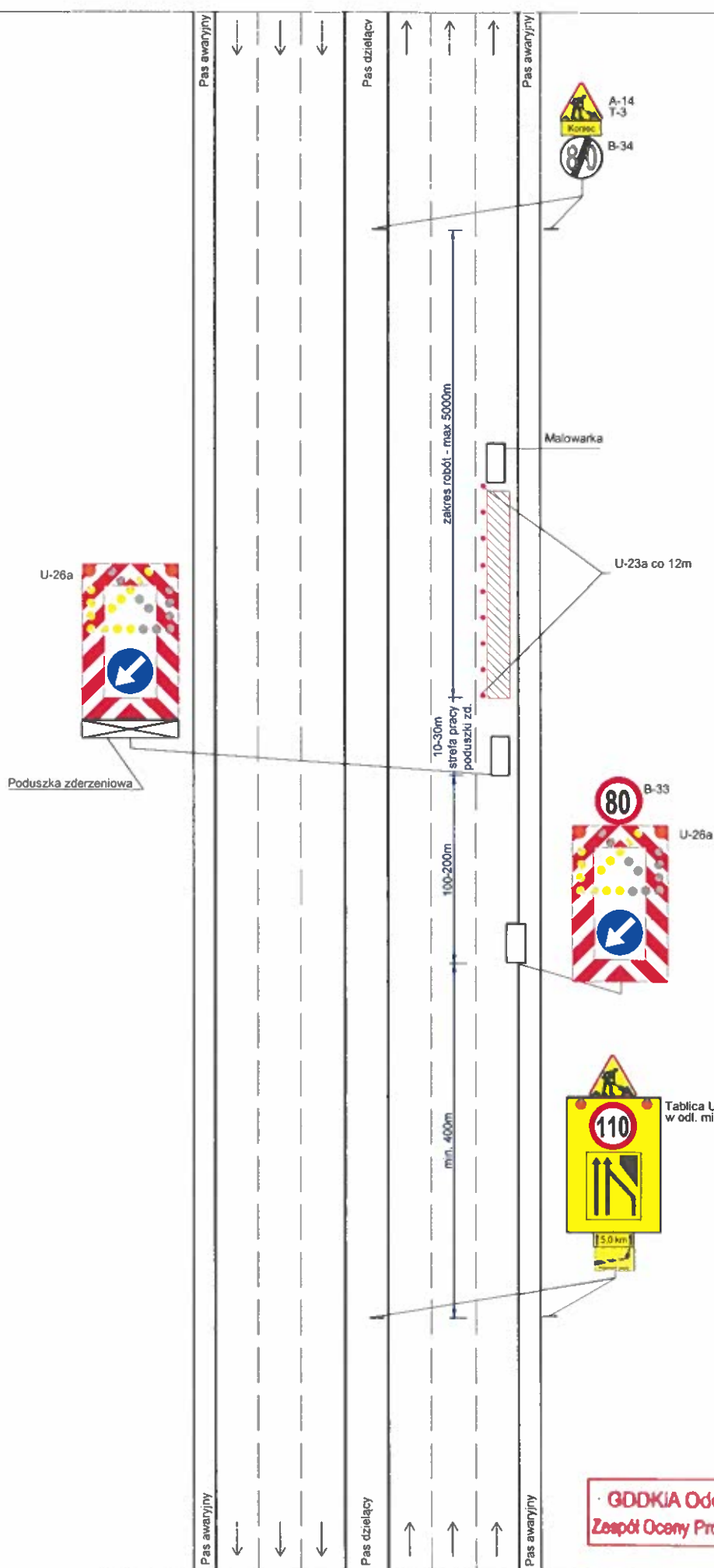


Autostrada V=140 km/h, 2x3

Rys 21a Odnowa oznakowania poziomego, prace szybko postępujące, zajęcie lewego pasa ruchu



Rys 22 Odnowa oznakowania poziomego, prace szybko postępujące, zajęcie prawego pasa ruchu

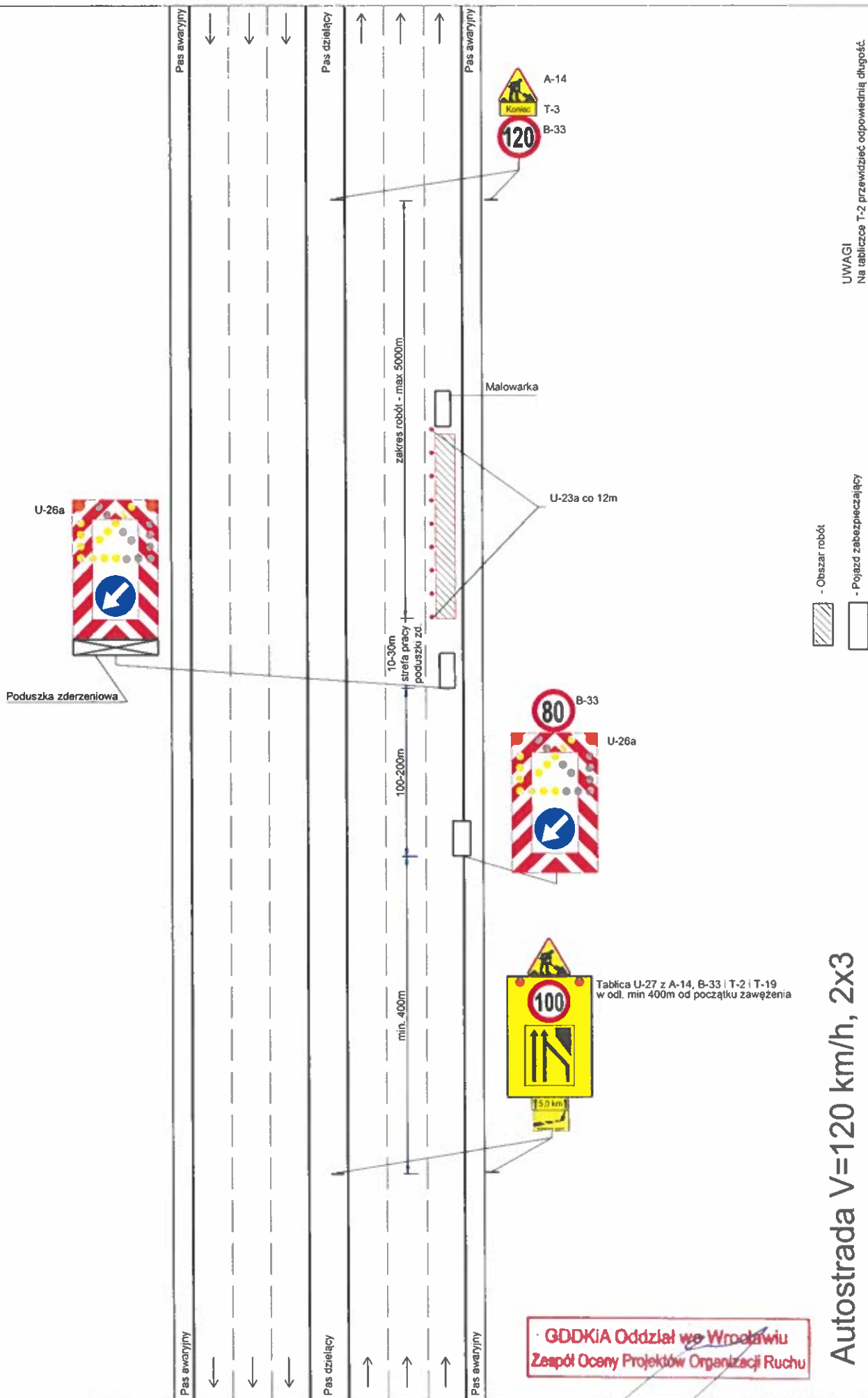


UWAGI  
Na tabliczce T-2 przewidzieć odpowiednią długość.

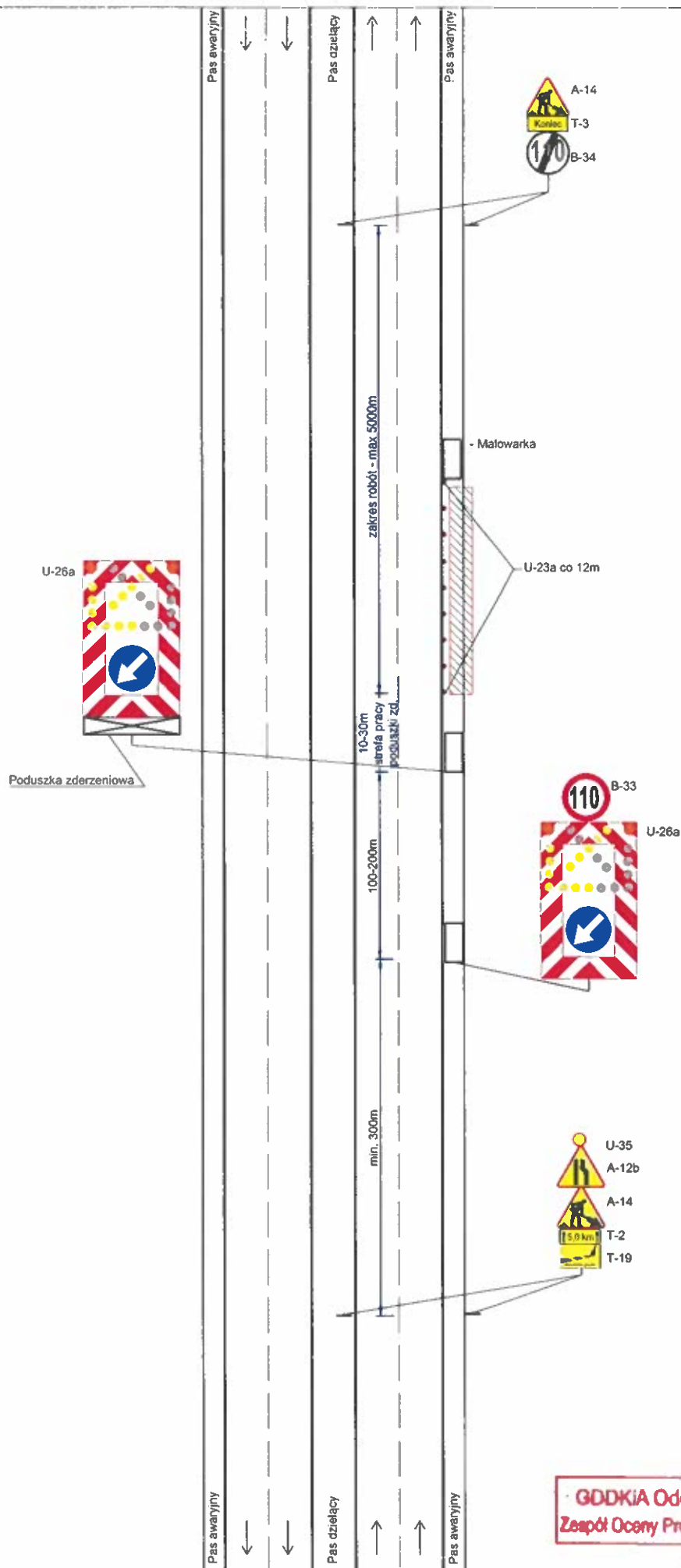
Autostrada V=140 km/h, 2x3

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Rys 22a Odnowa oznakowania poziomego, prace szybko postępujące, zajęcie prawego pasa ruchu



Rys 23 Odnowa oznakowania poziomego, prace szybko postępujące, zajęcie pasa awaryjnego



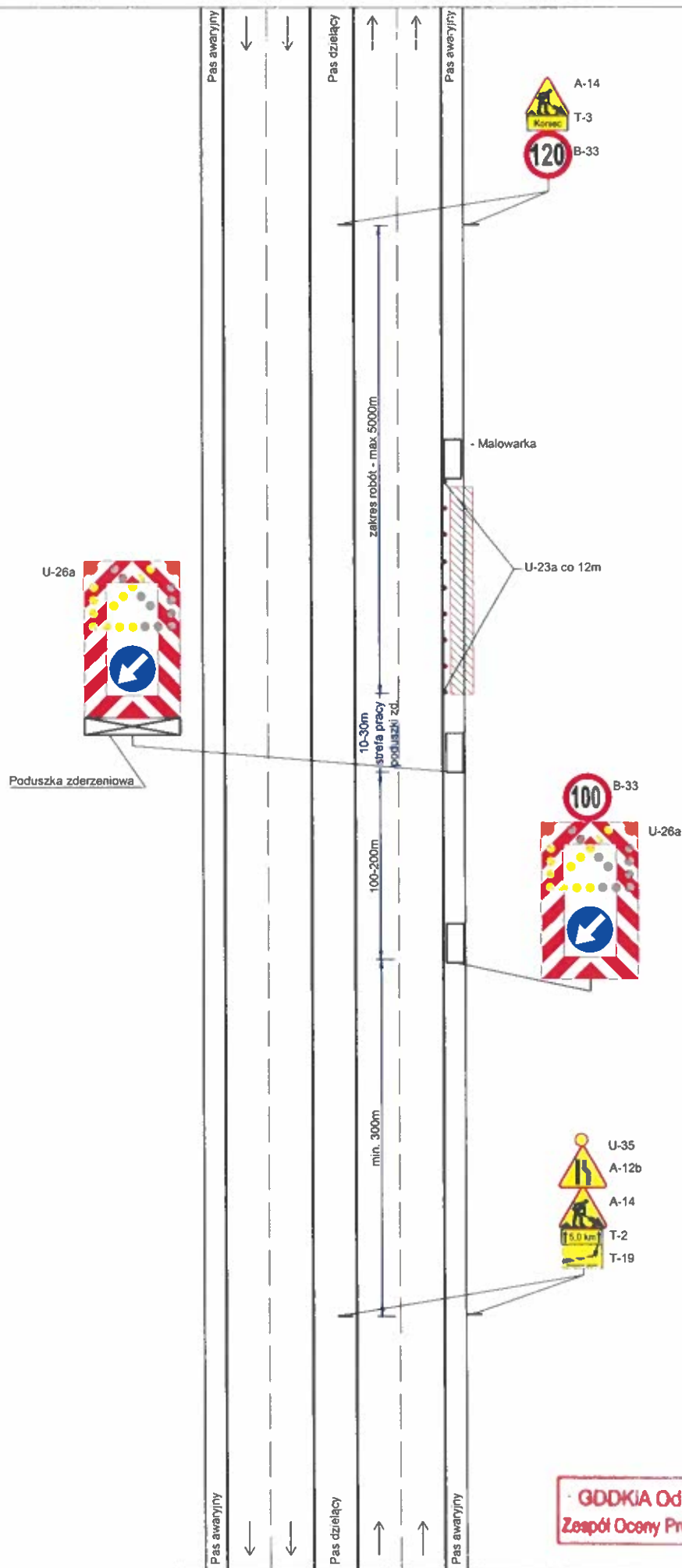
GDDKiA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

- Obszar robót  
- Pojazd zabezpieczający

UWAGI  
Schemat można wykorzystywać również dla przekrojów z 3 pasami ruchu.  
Na tabliczce T-2 przewidzieć odpowiednią długość.

Autostrada V=140 km/h

Rys 23a Odnowa oznakowania poziomego, prace szybko postępujące, zajęcie pasa awaryjnego



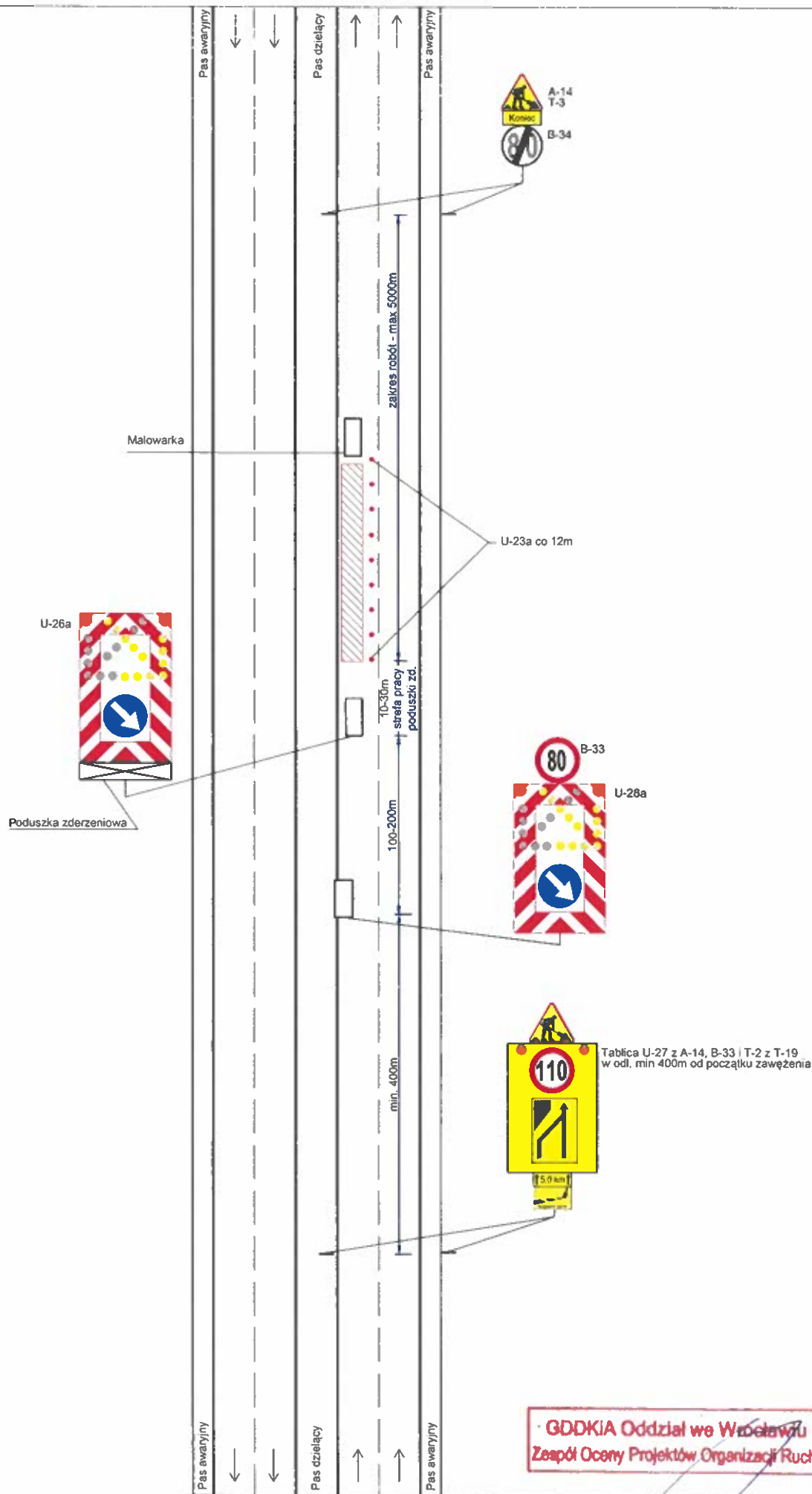
- Obszar robót

- Pojazd zabezpieczający

UWAGI  
Schemat można wykorzystywać również dla przekrojów z 3 pasami ruchu.  
Na tabliczce T-2 przewidzieć odpowiednią długość.

Autostrada V=120 km/h

Rys 24 Odnowa oznakowania poziomego, prace szybko postępujące, zajęcie lewego pasa ruchu



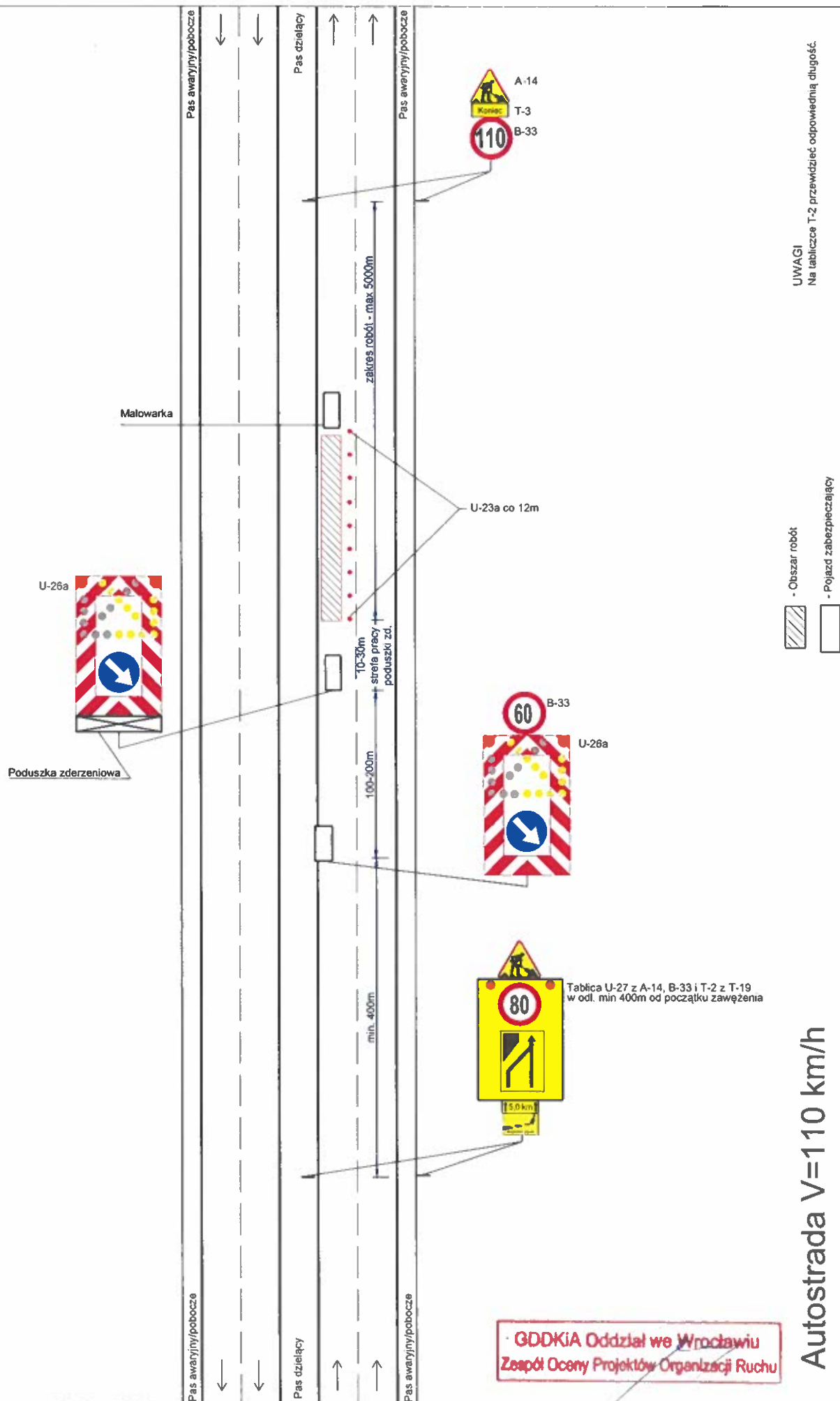
UWAGI  
Na tabliczce T-2 przewidzieć odpowiednią długość.

- Obszar robót  
- Pojazd zabezpieczający

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Autostrada V=140 km/h

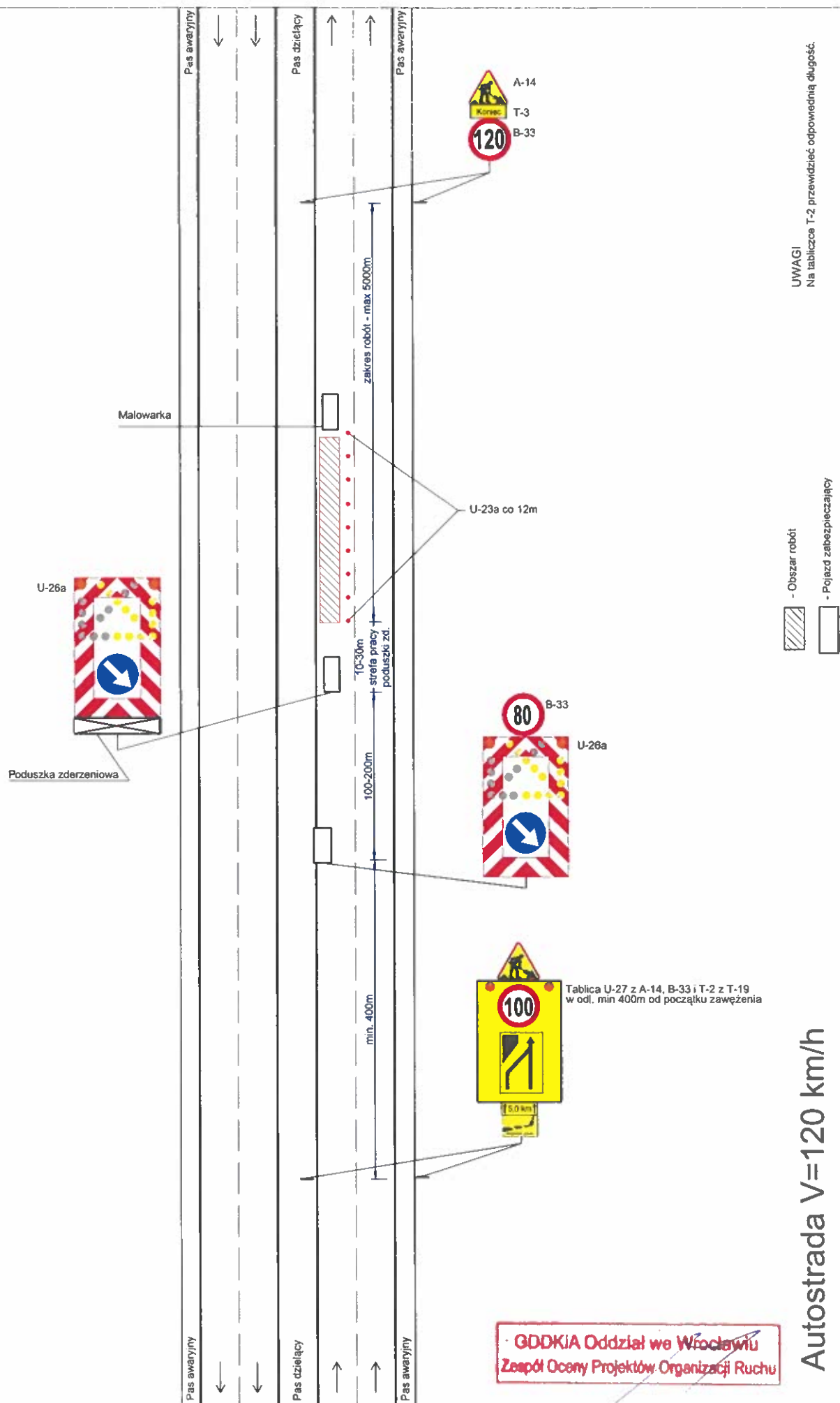
Rys 24a Odnowa oznakowania poziomego, prace szybko postępujące, zajęcie lewego pasa ruchu



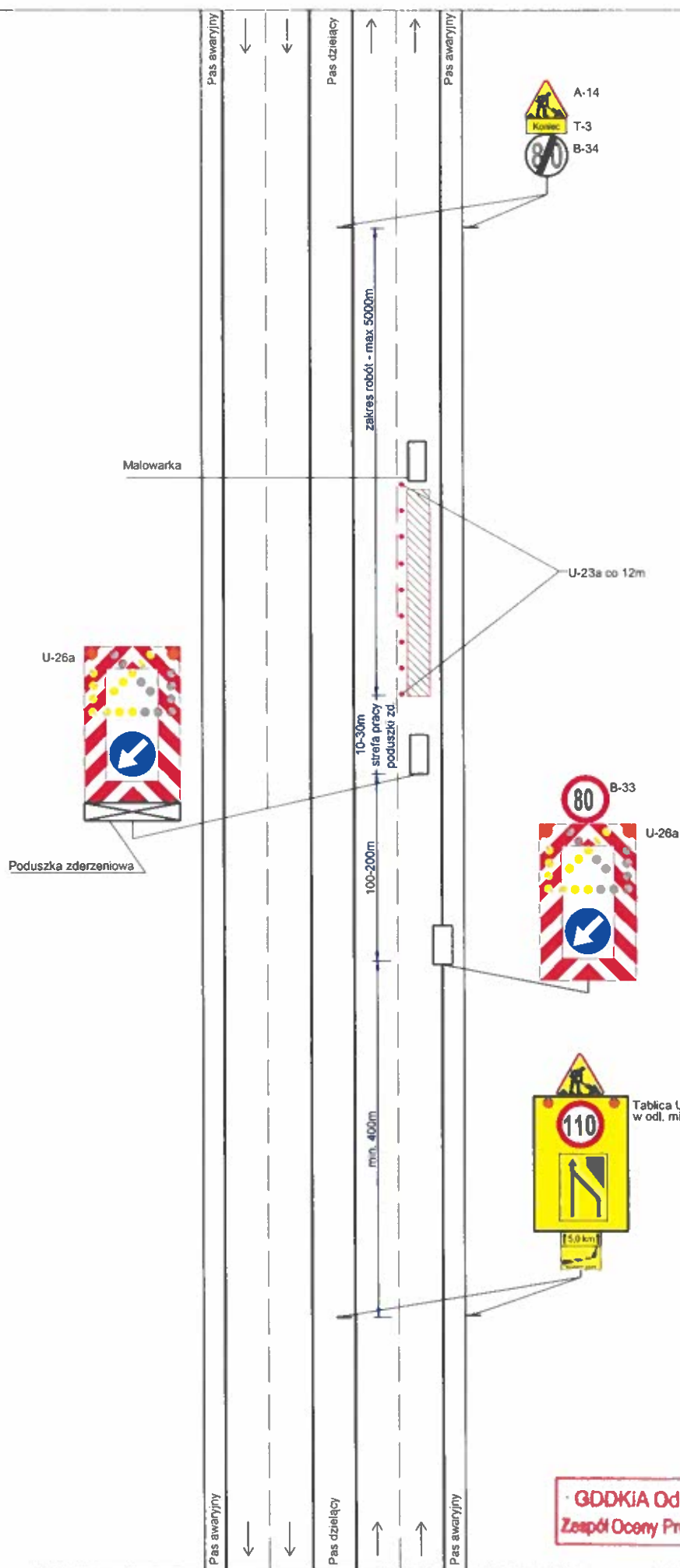
GDDKiA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Autostrada V=110 km/h

Rys 24b Odnowa oznakowania poziomego, prace szybko postępujące, zajęcie lewego pasa ruchu



Rys 25 Odnowa oznakowania poziomego, prace szybko postępujące, zajęcie prawego pasa ruchu



UWAGI  
Na tabliczce T-2 przewidzieć odpowiednią długość.

Obszar robót  
Pojazd zabezpieczający

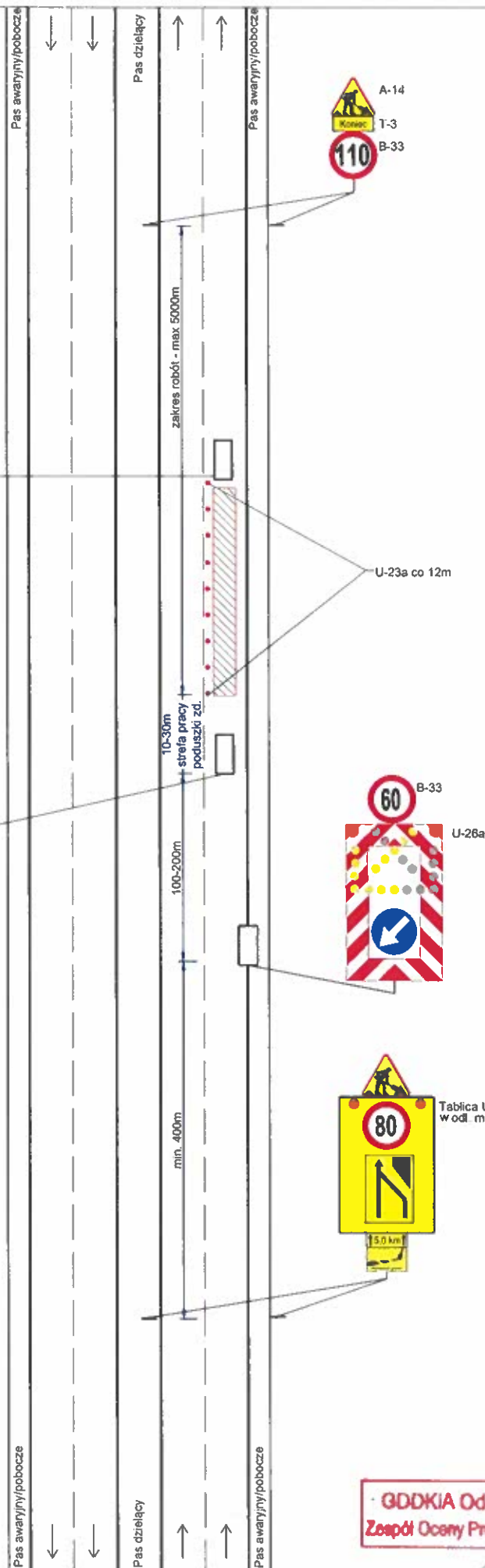
Autostrada V=140 km/h

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

U-26a



Poduszka zderzeniowa



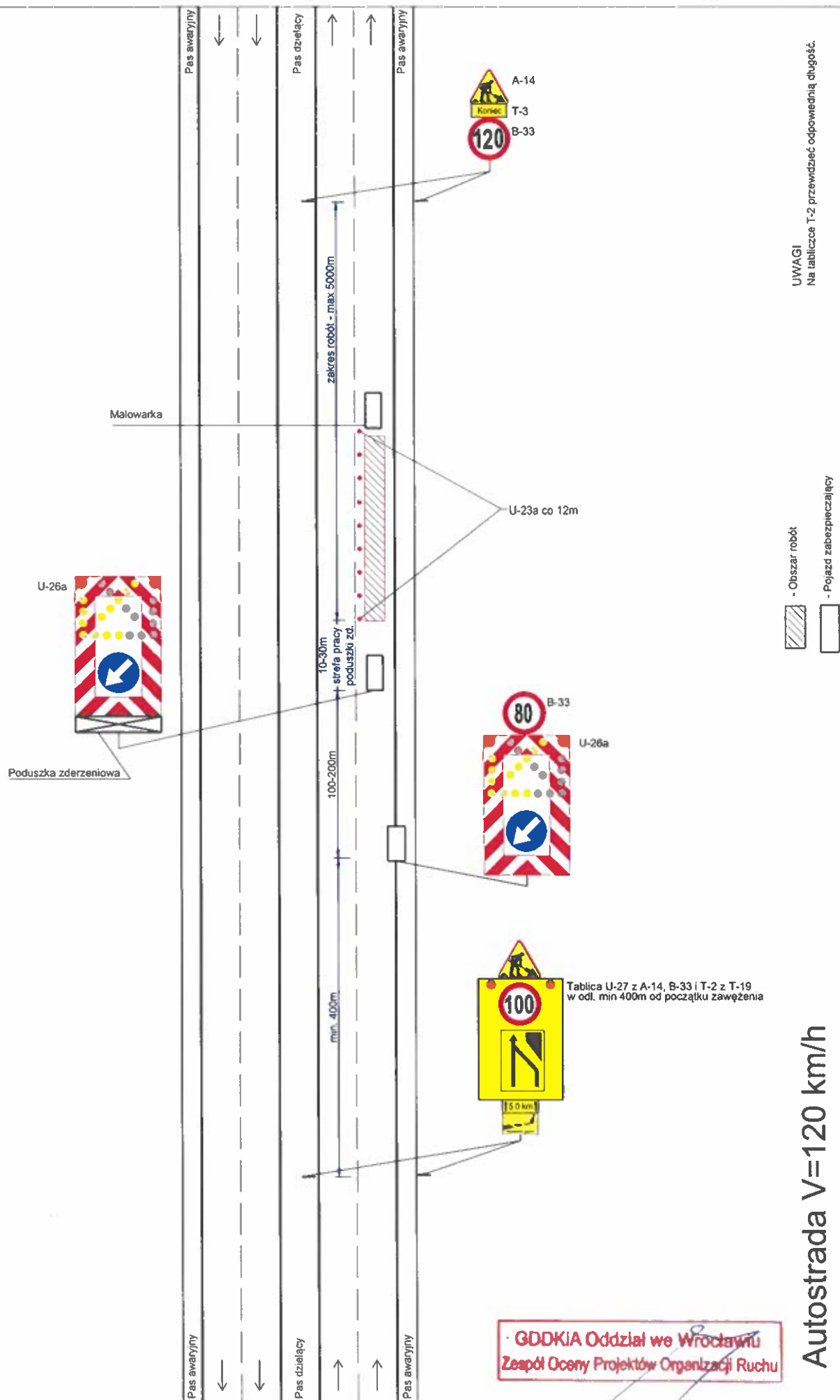
GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

**UWAGI**  
Na tabliczce T-2 przewidzieć odpowiednią długość.

- Obszar robót

Autostrada  $V=110$  km/h

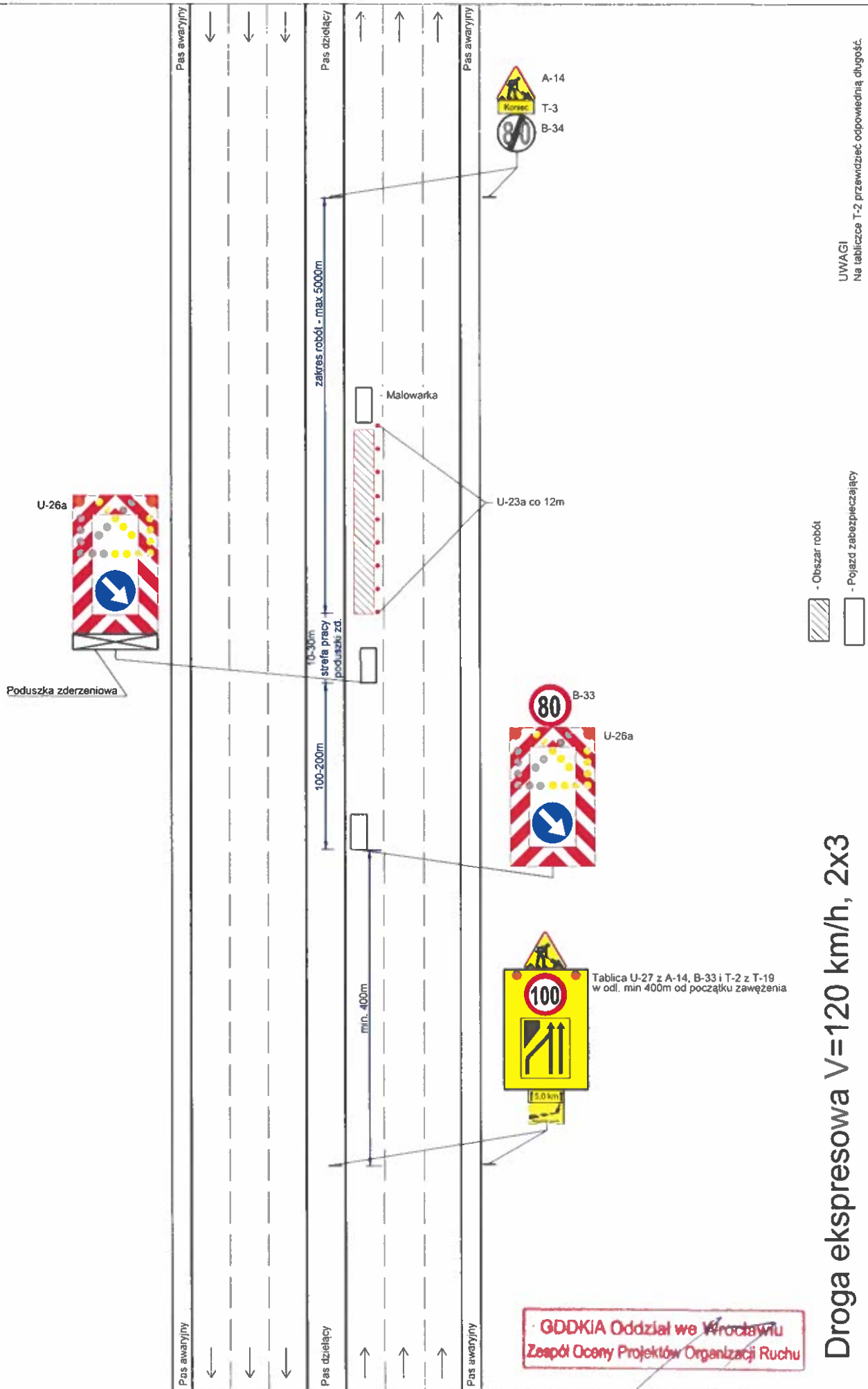
# Rys 25b Odnowa oznakowania poziomego, prace szybko postępujące, zajęcie prawego pasa ruchu



GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Autostrada V=120 km/h

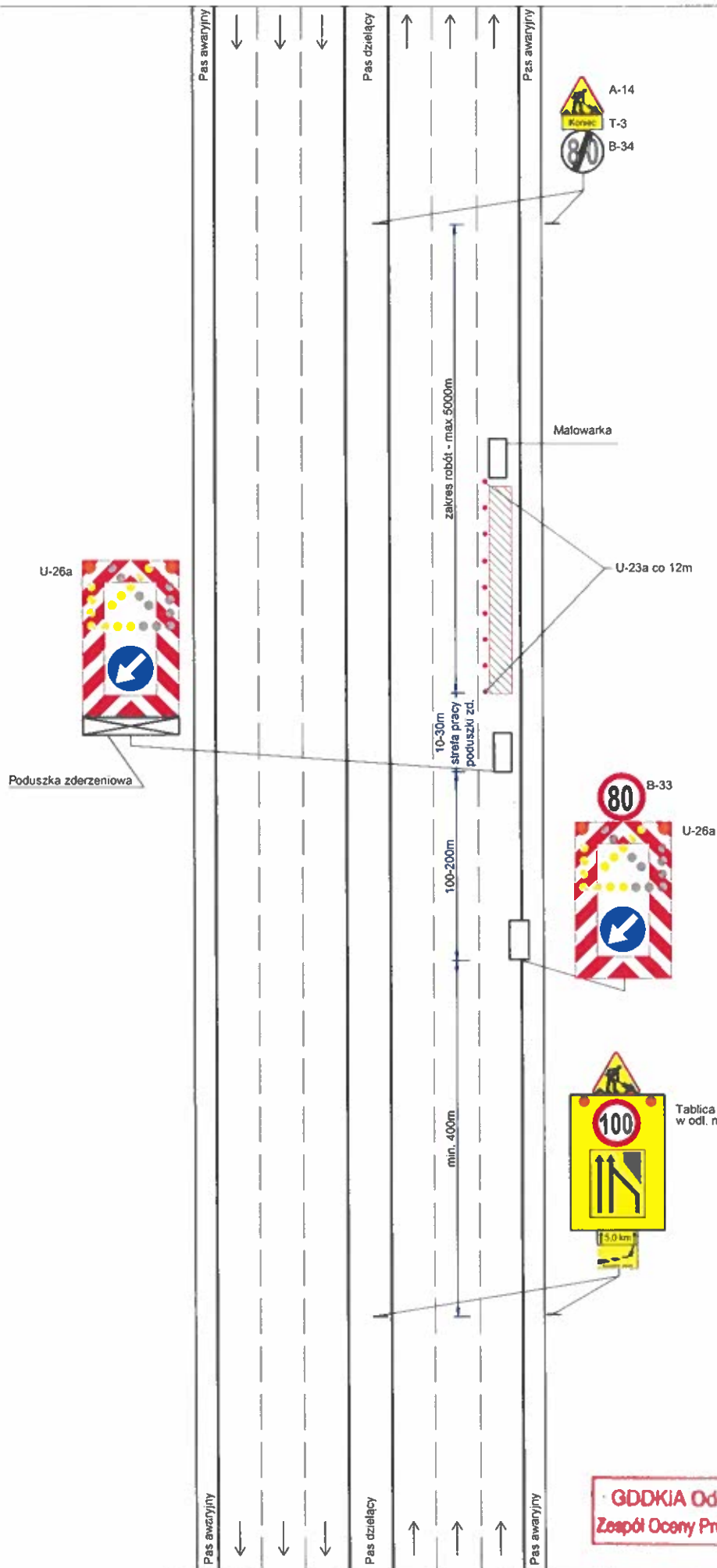
Rys 26 Odnowa oznakowania poziomego, prace szybko postępujące, zajęcie lewego pasa ruchu



## Droga ekspresowa $V=120\text{ km/h}$ , $2\times 3$

**UWAGI**  
Na tabliczce T-2 przewidzieć odpowiednią długość.

# Rys 27 Odnowa oznakowania poziomego, prace szybko postępujące, zajęcie prawego pasa ruchu



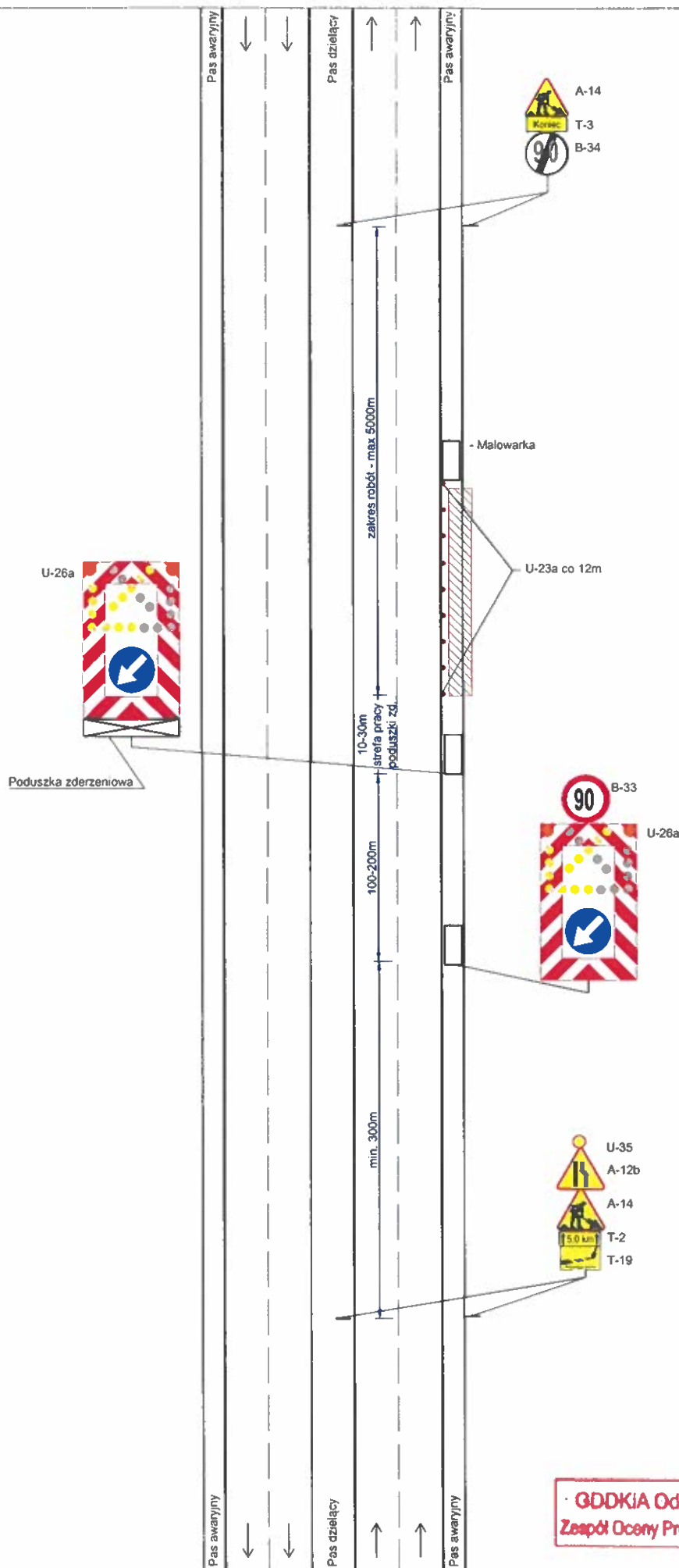
GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

- Obszar robót  
- Pojazd zabezpieczający

Droga ekspresowa V=120 km/h, 2x3

UWAGI  
Na tablicze T-2 przewidzieć odpowiednią długość.

Rys 28 Odnowa oznakowania poziomego, prace szybko postępujące, zajęcie pasa awaryjnego



GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

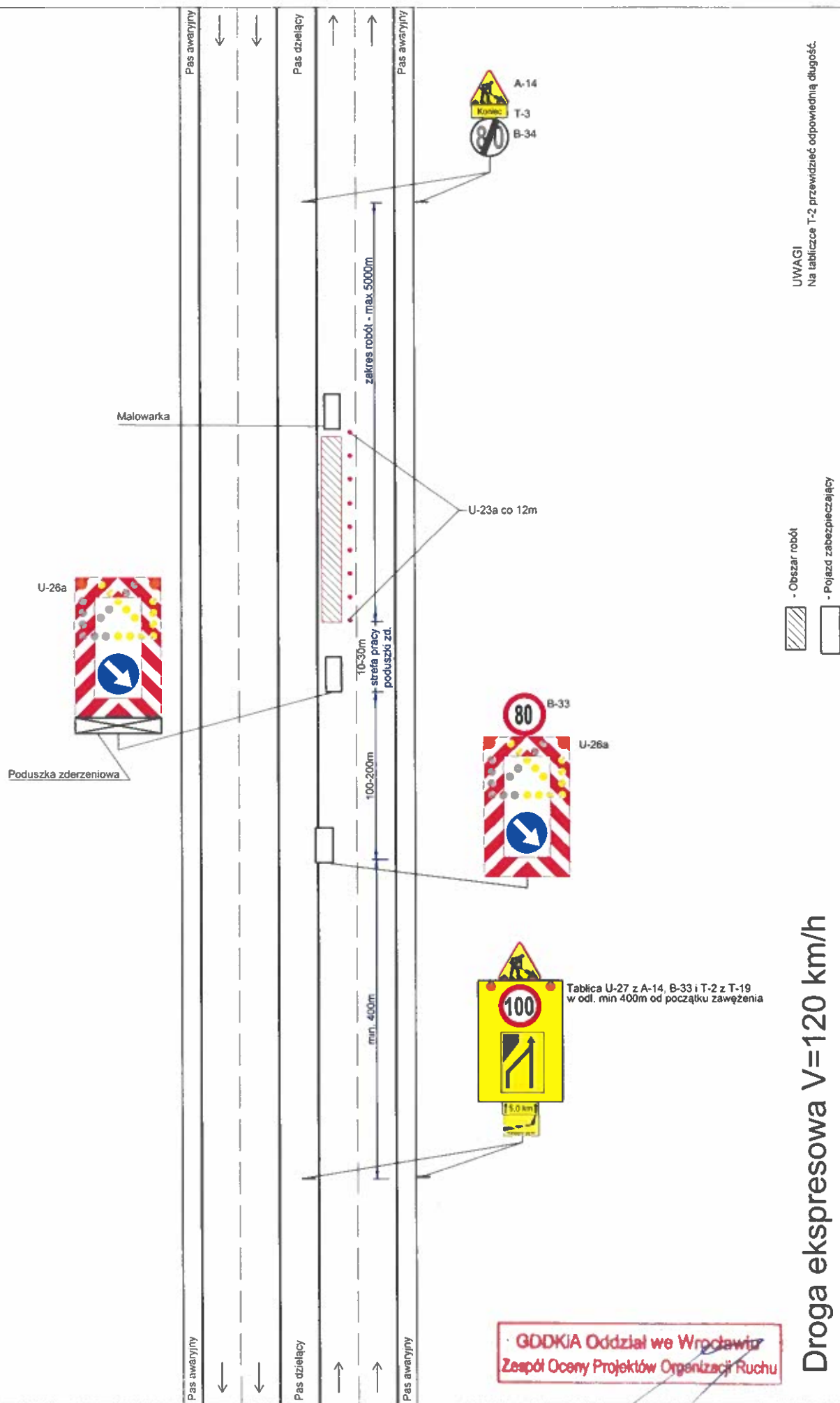
Obszar robót

Pojazd zabezpieczający

UWAGI  
Schemat można wykorzystywać również dla przekrojów z 3 pasami ruchu.  
Na tabliczce T-2 przewidzieć odpowiednią długość.

Droga ekspresowa V=120 km/h

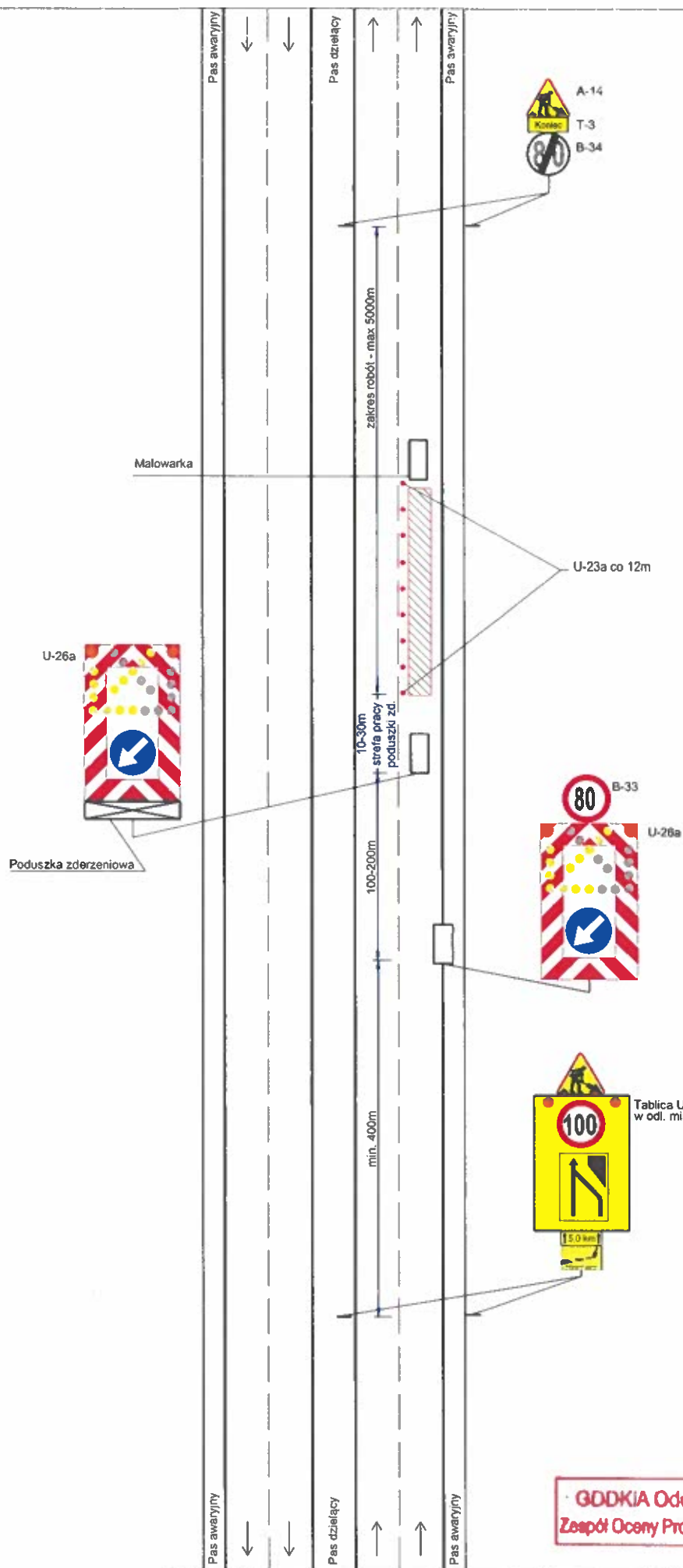
Rys 29 Odnowa oznakowania poziomego, prace szybko postępujące, zajęcie lewego pasa ruchu



Droga ekspresowa V=120 km/h

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

# Rys 30 Odnowa oznakowania poziomego, prace szybko postępujące, zajęcie prawego pasa ruchu



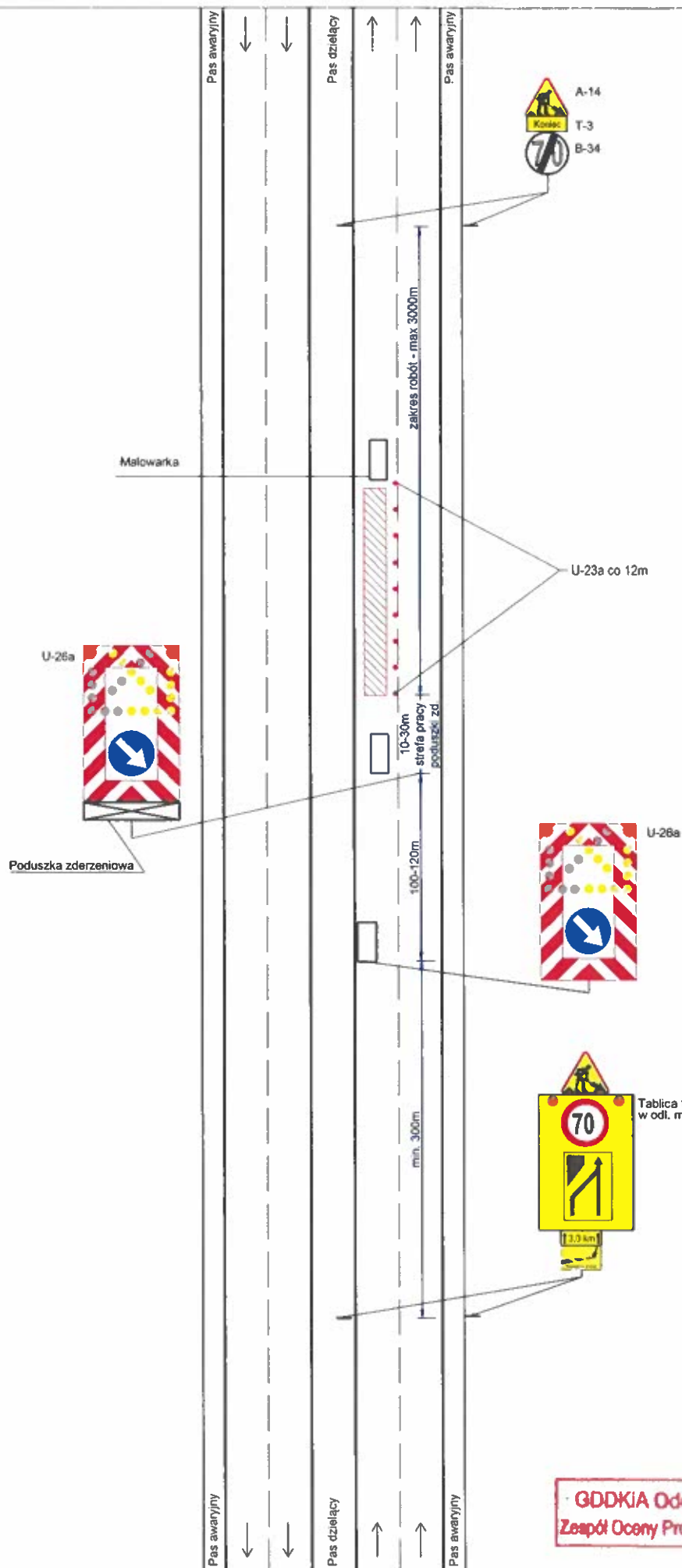
UWAGI  
Na tabliczce T-2 przewidzieć odpowiednią długość.

Obszar robót  
Pojazd zabezpieczający

Droga ekspresowa V=120 km/h

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Rys 31 Odnowa oznakowania poziomego, prace szybko postępujące, zajęcie lewego pasa ruchu

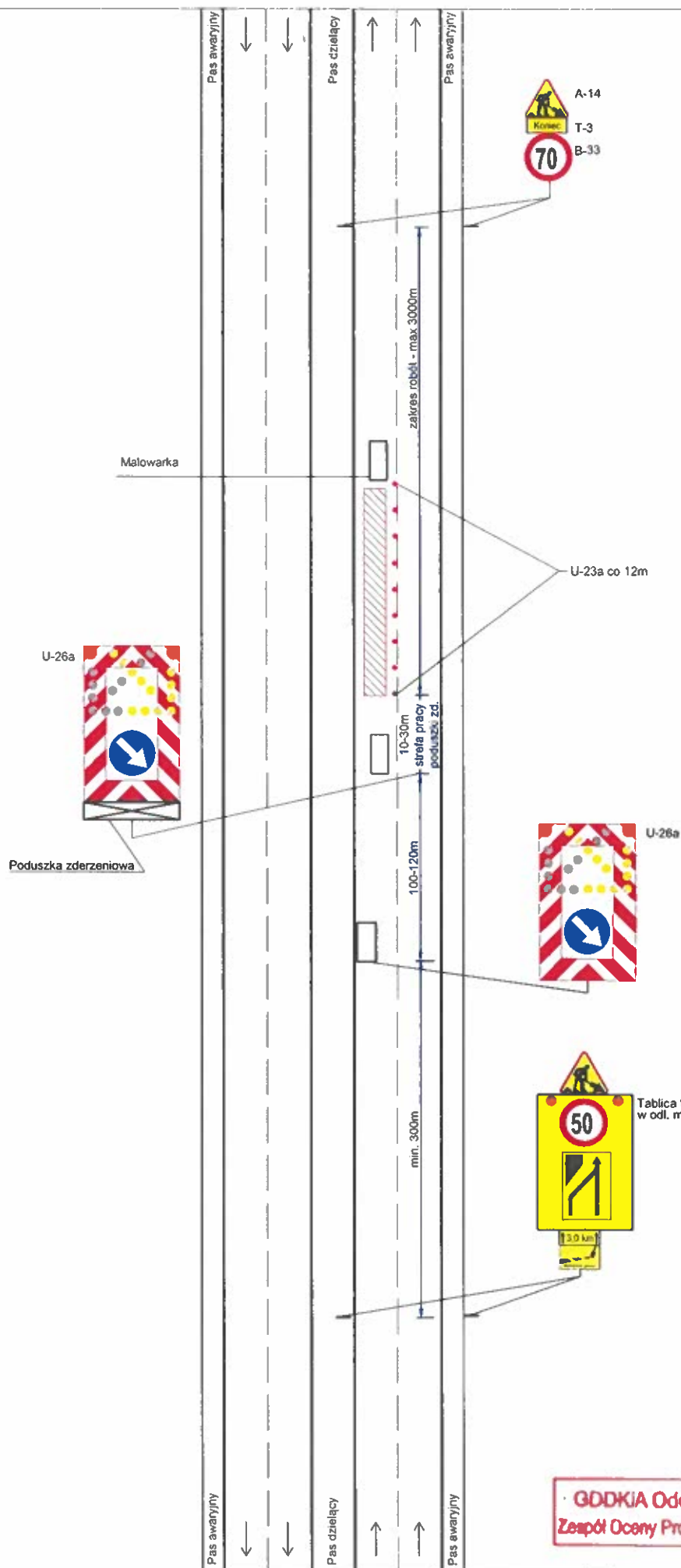


UWAGI  
Na tabliczce T-2 przewidzieć odpowiednią długość.

Droga o przekroju 2x2 V=100 km/h

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

# Rys 31a Odnowa oznakowania poziomego, prace szybko postępujące, zajęcie lewego pasa ruchu



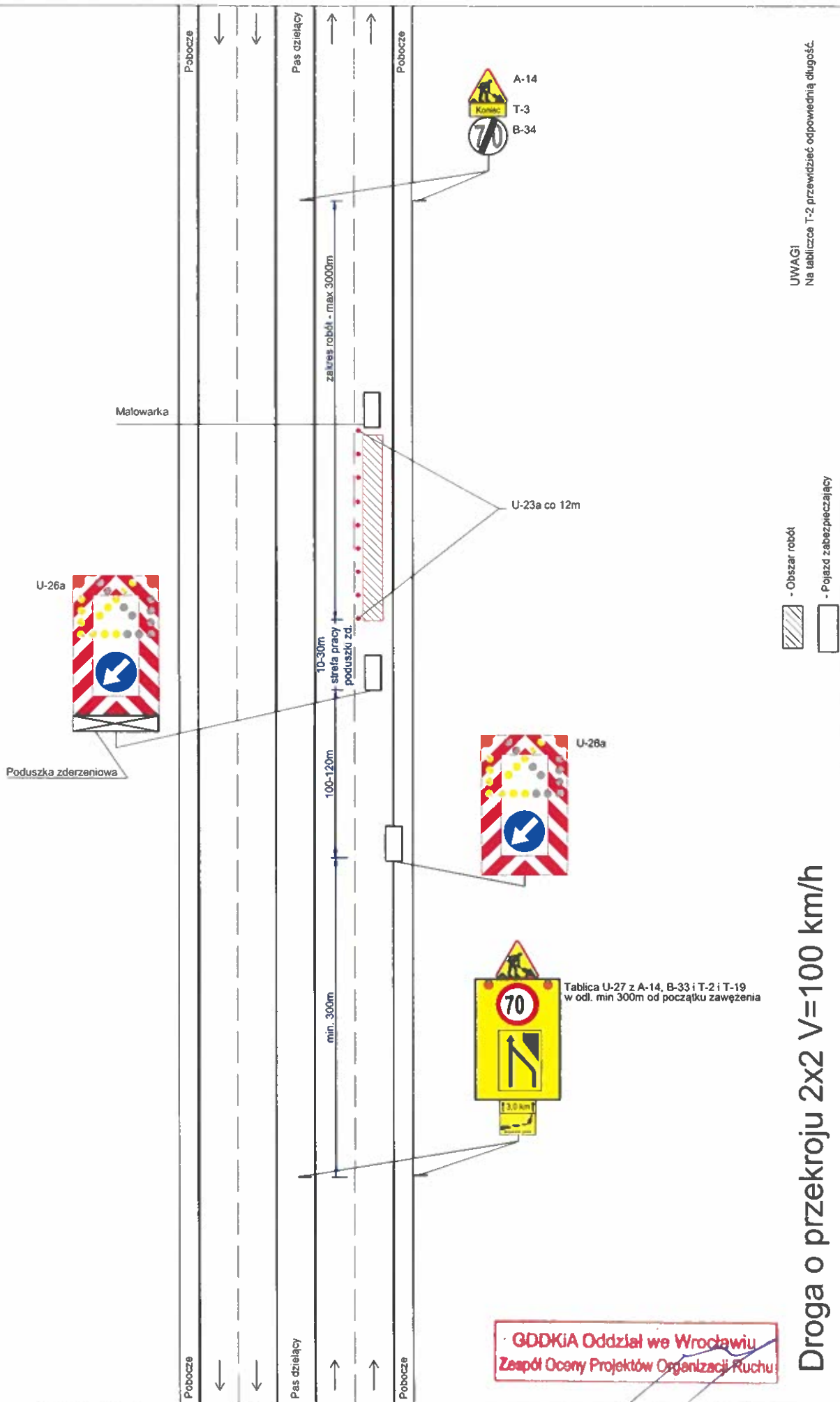
UWAGI  
Na tablicze T-2 przewidzieć odpowiednią długość.

Obszar robót  
Pojazd zabezpieczający

Droga o przekroju 2x2 V=70 km/h

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Rys 32 Odnowa oznakowania poziomego, prace szybko postępujące, zajęcie prawego pasa ruchu



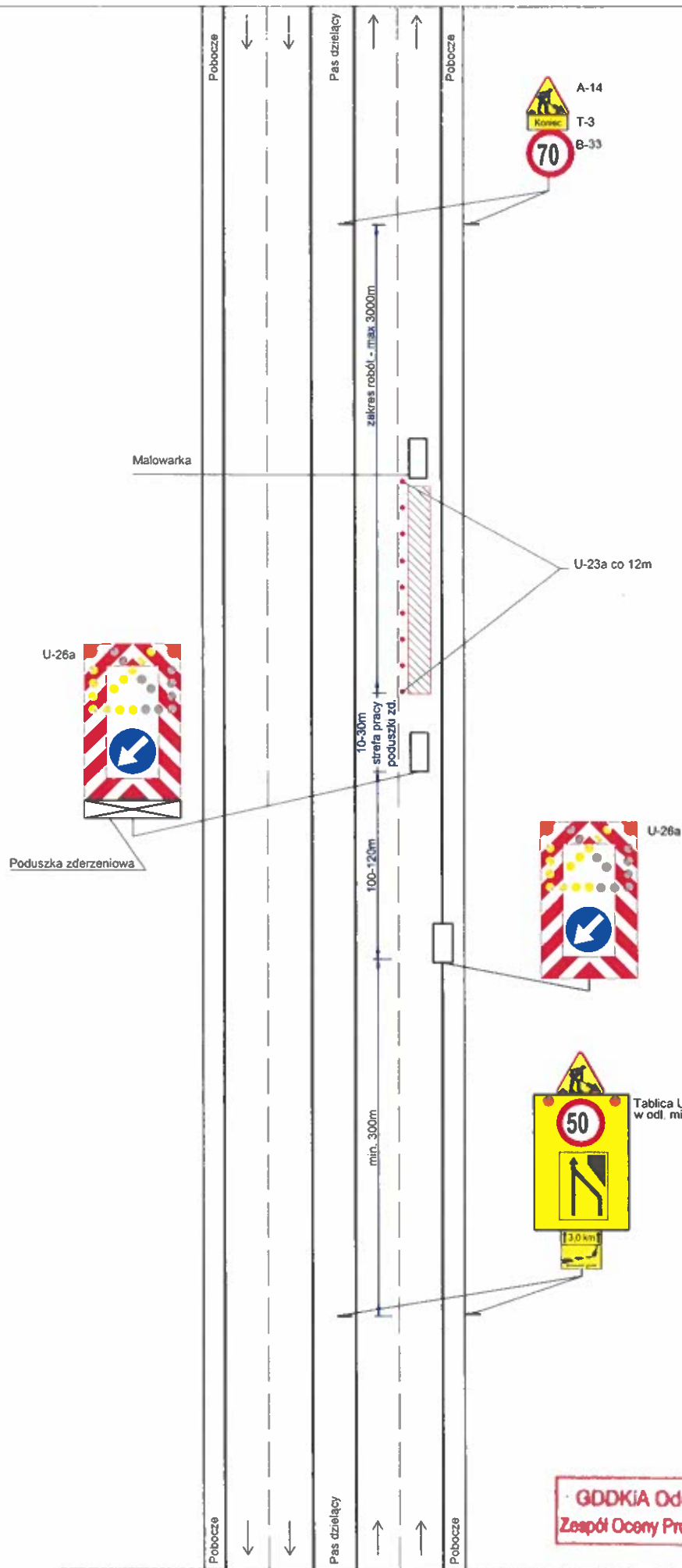
**UWAGI**  
Na tabliczce T-2 przewidzieć odpowiednią długość.

	- Obszar robót
	- Pojazd zabezpieczający

Droga o przekroju 2x2 V=100 km/h

**GDDKiA Oddział we Wrocławiu**  
**Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu**

Rys 32a Odnowa oznakowania poziomego, prace szybko postępujące, zajęcie prawego pasa ruchu

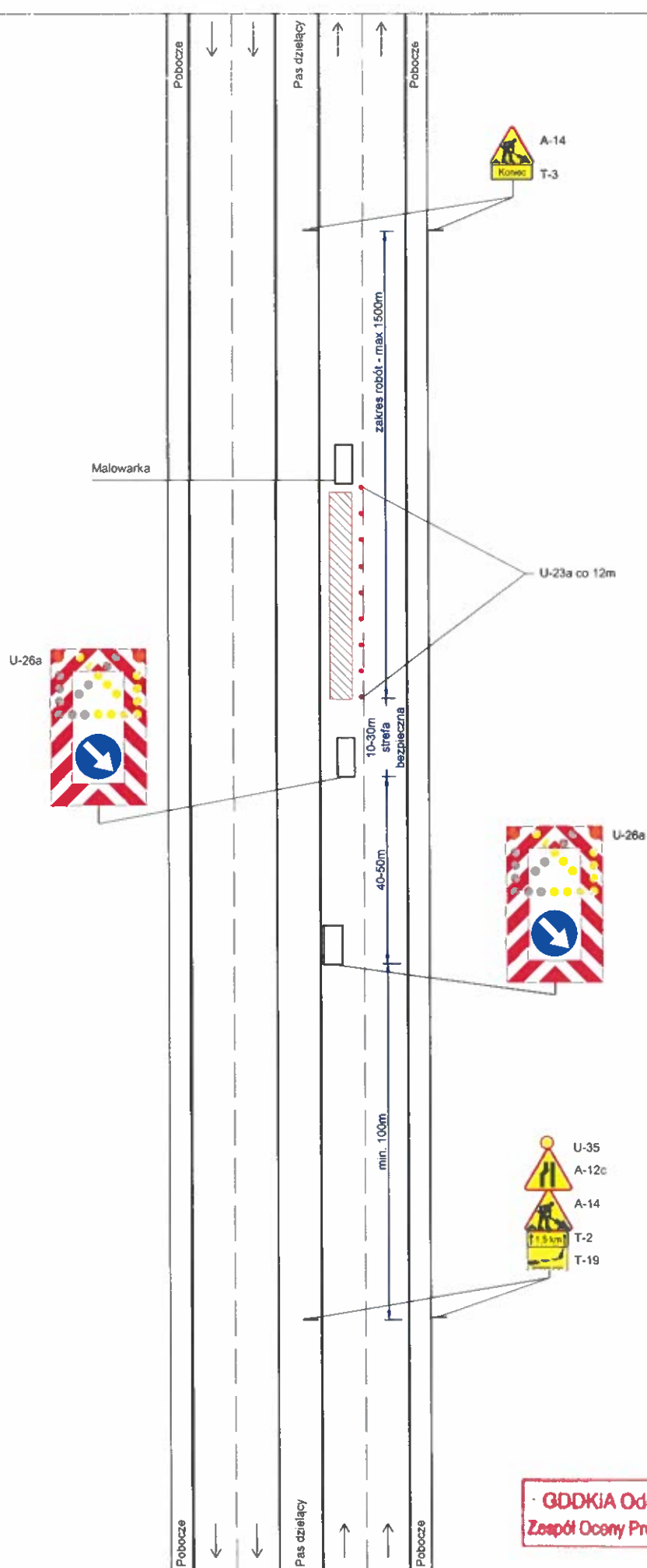


GDDKiA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

UWAGI  
Na tabliczce T-2 przewidzieć odpowiednią długość.

Droga o przekroju 2x2 V=70 km/h

Rys 33 Odnowa oznakowania poziomego, prace szybko postępujące, zajęcie lewego pasa ruchu



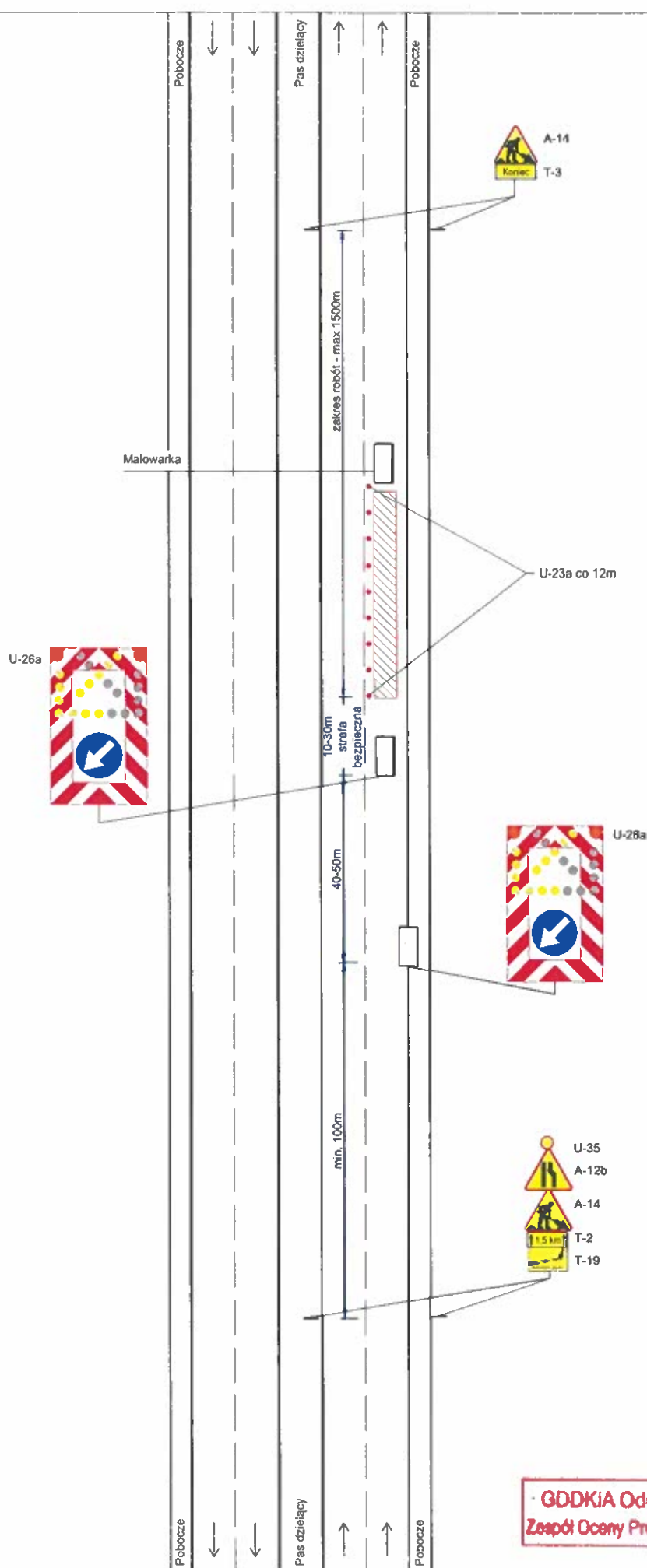
UWAGI  
Na tabliczce T-2 przewidzieć odpowiednią długość.

Obszar robót  
Pojazd zabezpieczający

GDDKiA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga o przekroju 2x2 V=50/60 km/h

Rys 34 Odnowa oznakowania poziomego, prace szybko postępujące, zajęcie prawego pasa ruchu

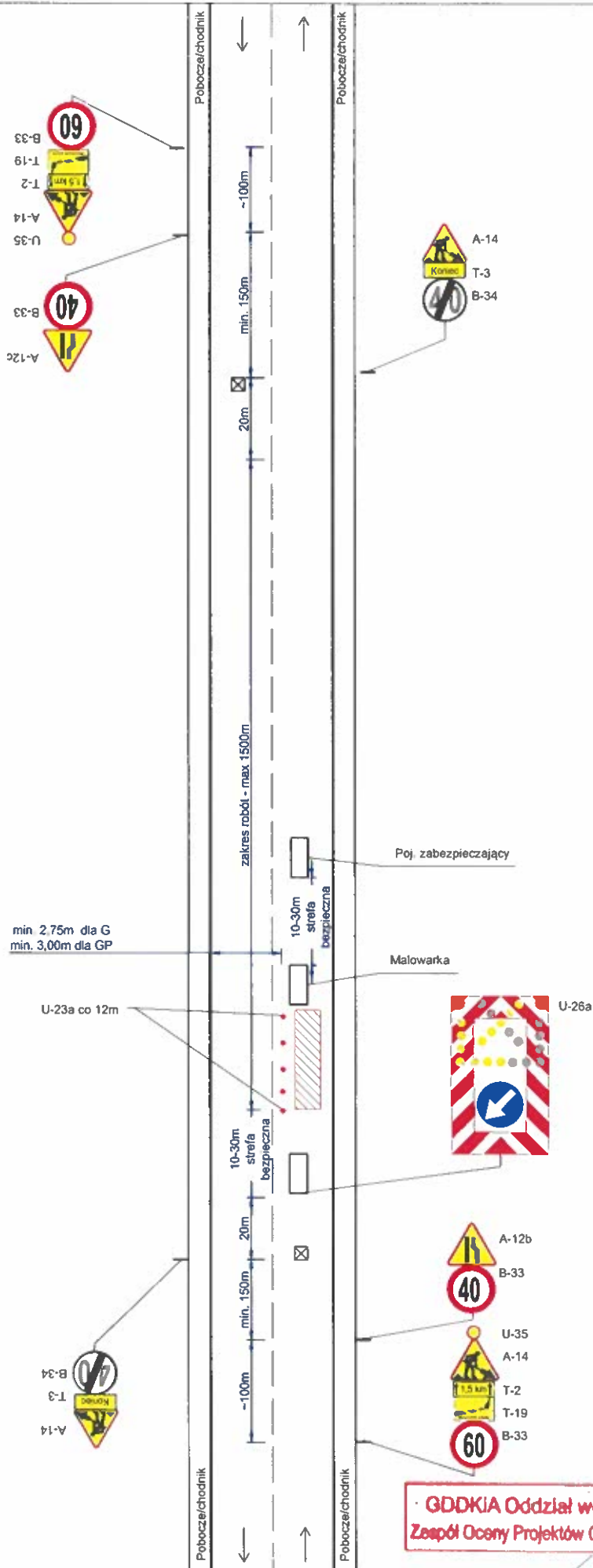


GDDKiA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga o przekroju 2x2 V=50/60 km/h

UWAGI  
Na tabliczce T-2 przewidzieć odpowiednią długość.

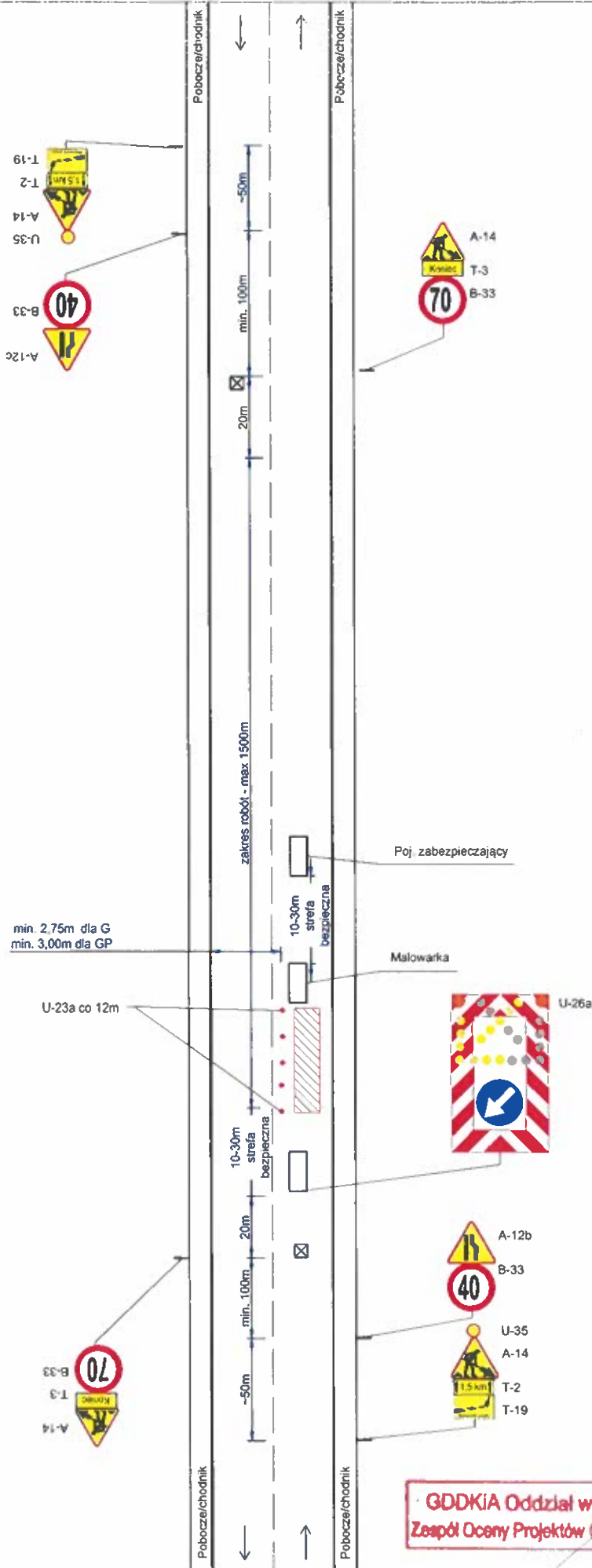
Rys 35 Odnowa oznakowania poziomego, prace szybko postępujące, zajęcie pasa ruchu



Droga o przekroju 1x2 V=90 km/h

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

# Rys 35a Odnowa oznakowania poziomego, prace szybko postępujące, zajęcie pasa ruchu

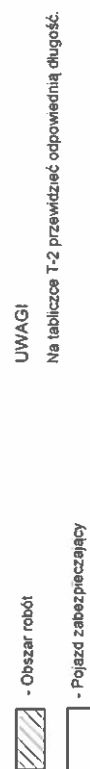


**UWAGI**  
 Na tabliczce T-2 przewidzieć odpowiednią długość.  
 Przy ręcznym sterowaniu ruchem maskiowany zakres prac wynosi 500m.  
 Ruch pojazdów musi być kierowany przez uprawnionych pracowników.

Droga o przekroju 1x2 V=70 km/h

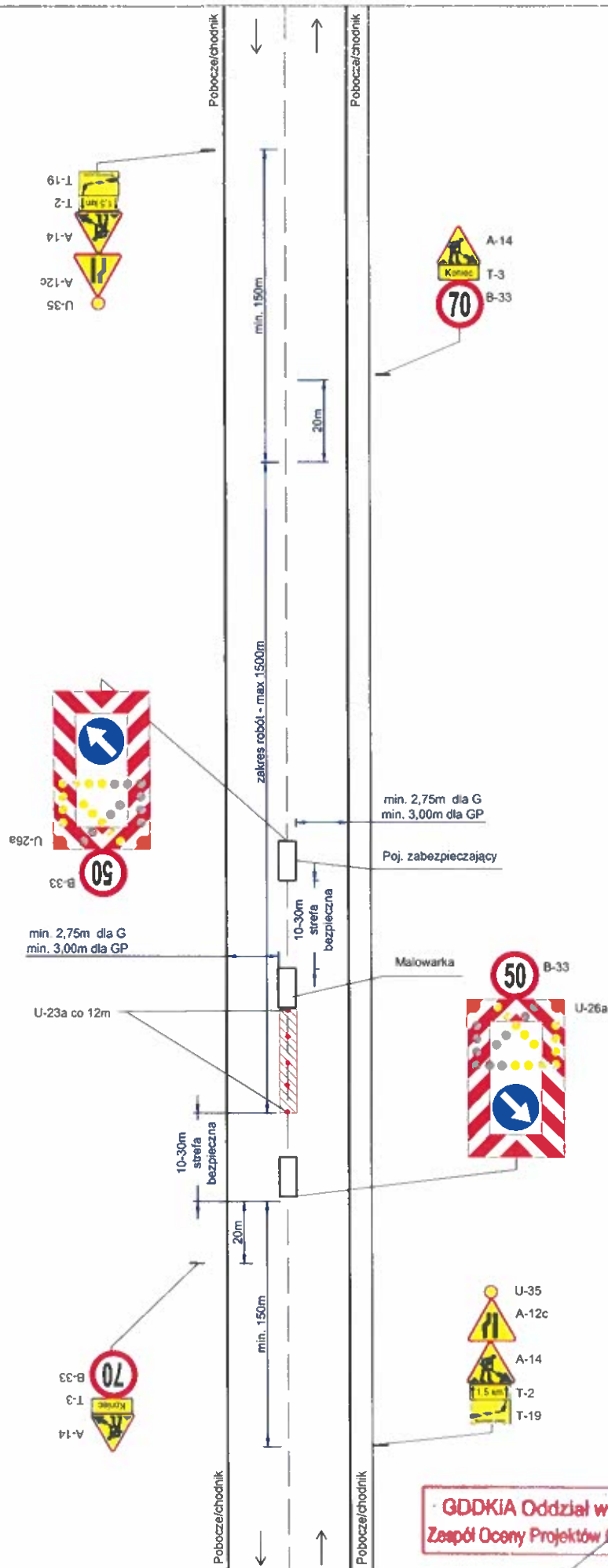
GDDKiA Oddział we Wrocławiu  
 Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

## Droga o przekroju 1x2 V=90 km/h



GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Rys 36a Odnowa oznakowania poziomego w osi jezdni, prace szybko postępujące



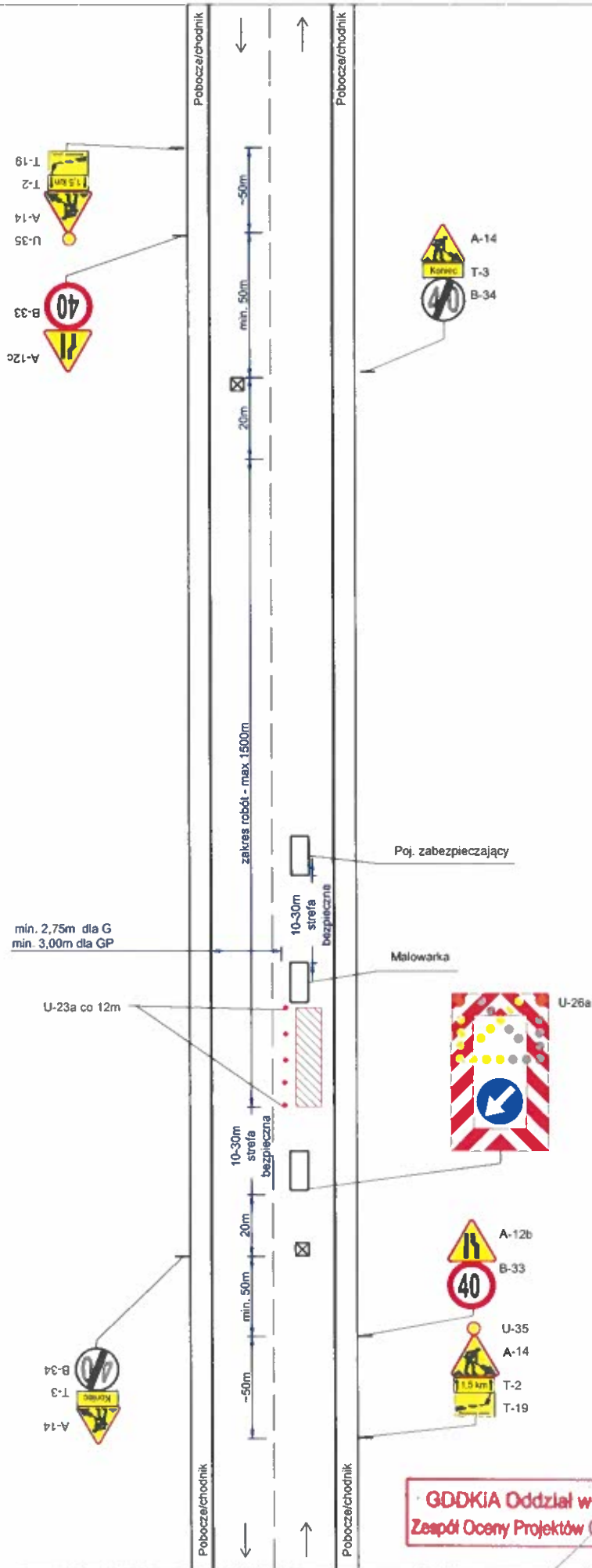
UWAGI  
Na tabliczce T-2 przewidzieć odpowiednią długość.

- Obszar robót  
- Pojazd zabezpieczający

Droga o przekroju 1x2 V=70 km/h

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

# Rys 37 Odnowa oznakowania poziomego, prace szybko postępujące, zajęcie pasa ruchu



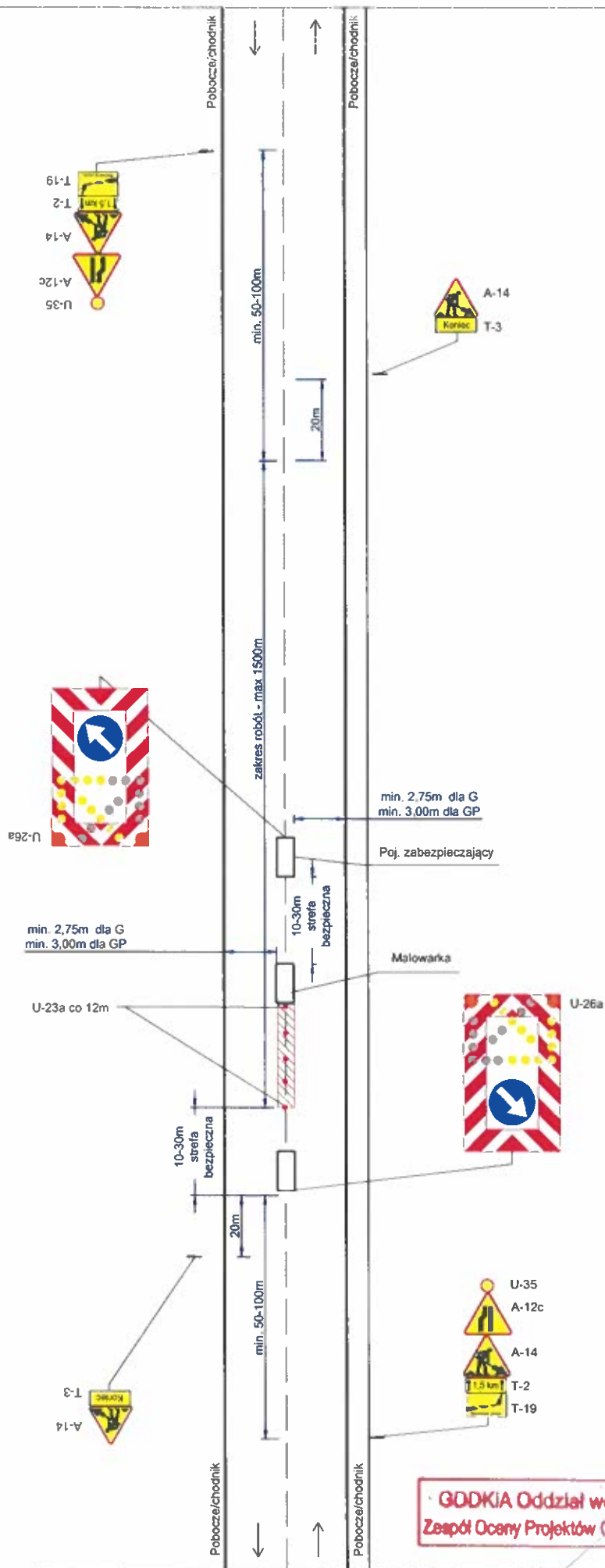
- UWAGI
- ☒ - Osoba sterująca ruchem
  - ☐ - Obszar robót
  - ☐ - Pojazd zabezpieczający

Droga o przekroju 1x2 V=50/60 km/h

Na tabliczce T-2 przewidzieć odpowiednią długość.  
Przy ręcznym sterowaniu ruchem maskmalny zakres prac wynosi 500m.  
Ruch pojazdów musi być kierowany przez uprawnionych pracowników.

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Rys 38 Odnowa oznakowania poziomego w osi jezdni, prace szybko postępujące



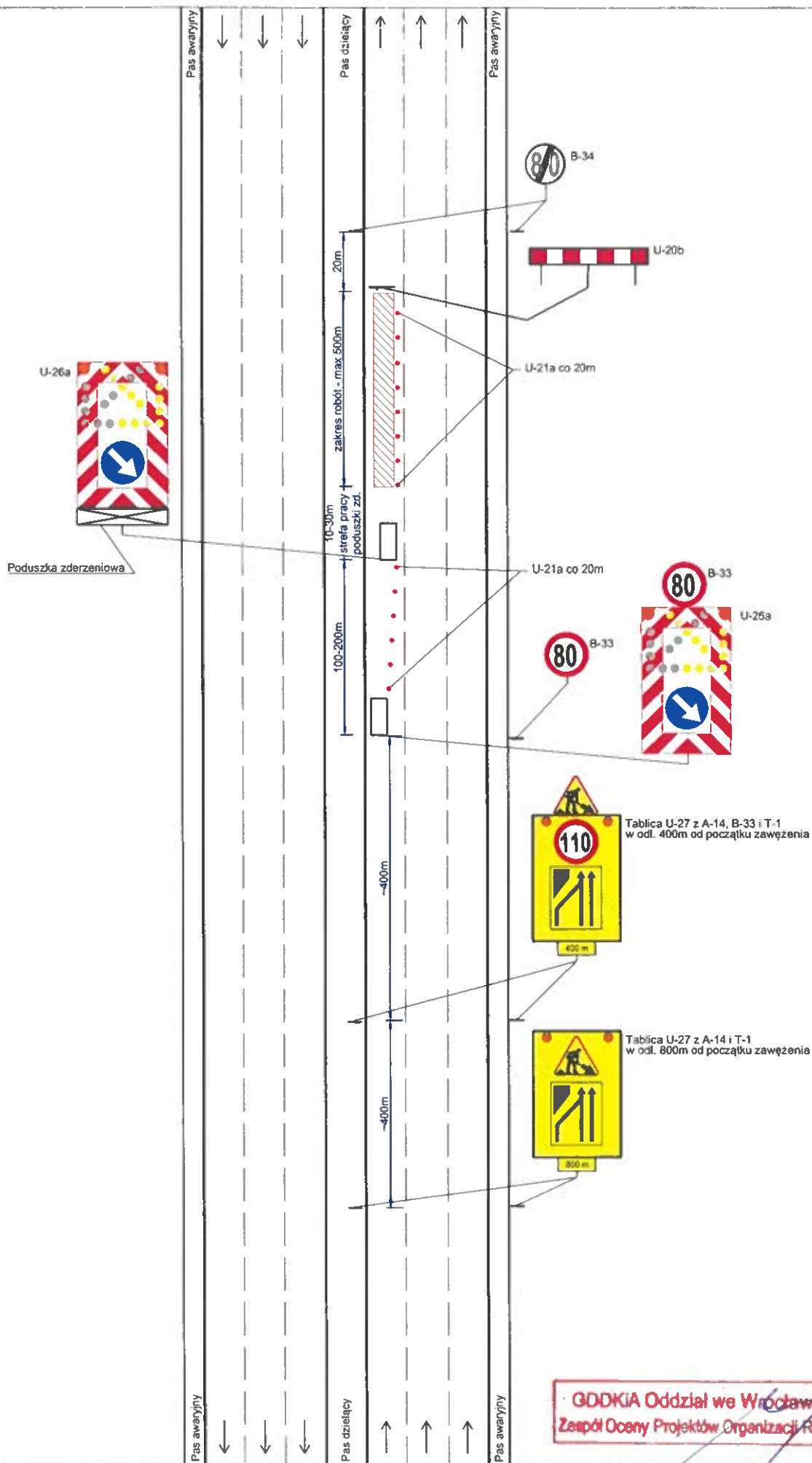
UWAGI  
Na tabliczce T-2 przewidzieć odpowiednią długość.

- Obszar robót  
- Pojazd zabezpieczający

Droga o przekroju 1x2 V=50/60 km/h

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

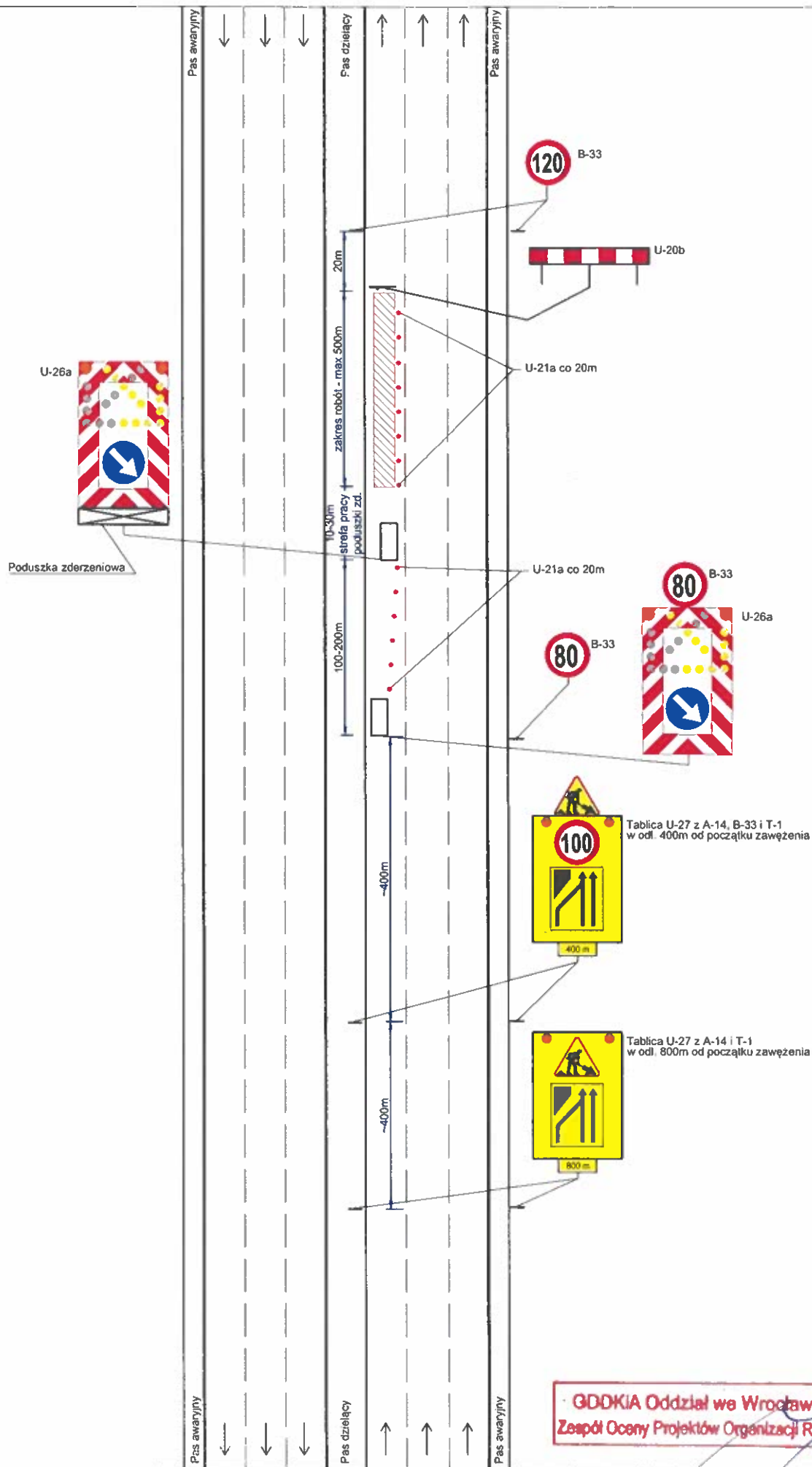
Rys 39 Roboty krótko trwające, zajęcie lewego pasa ruchu



GDDKiA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Autostrada V=140 km/h, 2x3

Rys 39a Roboty krótko trwające, zajęcie lewego pasa ruchu

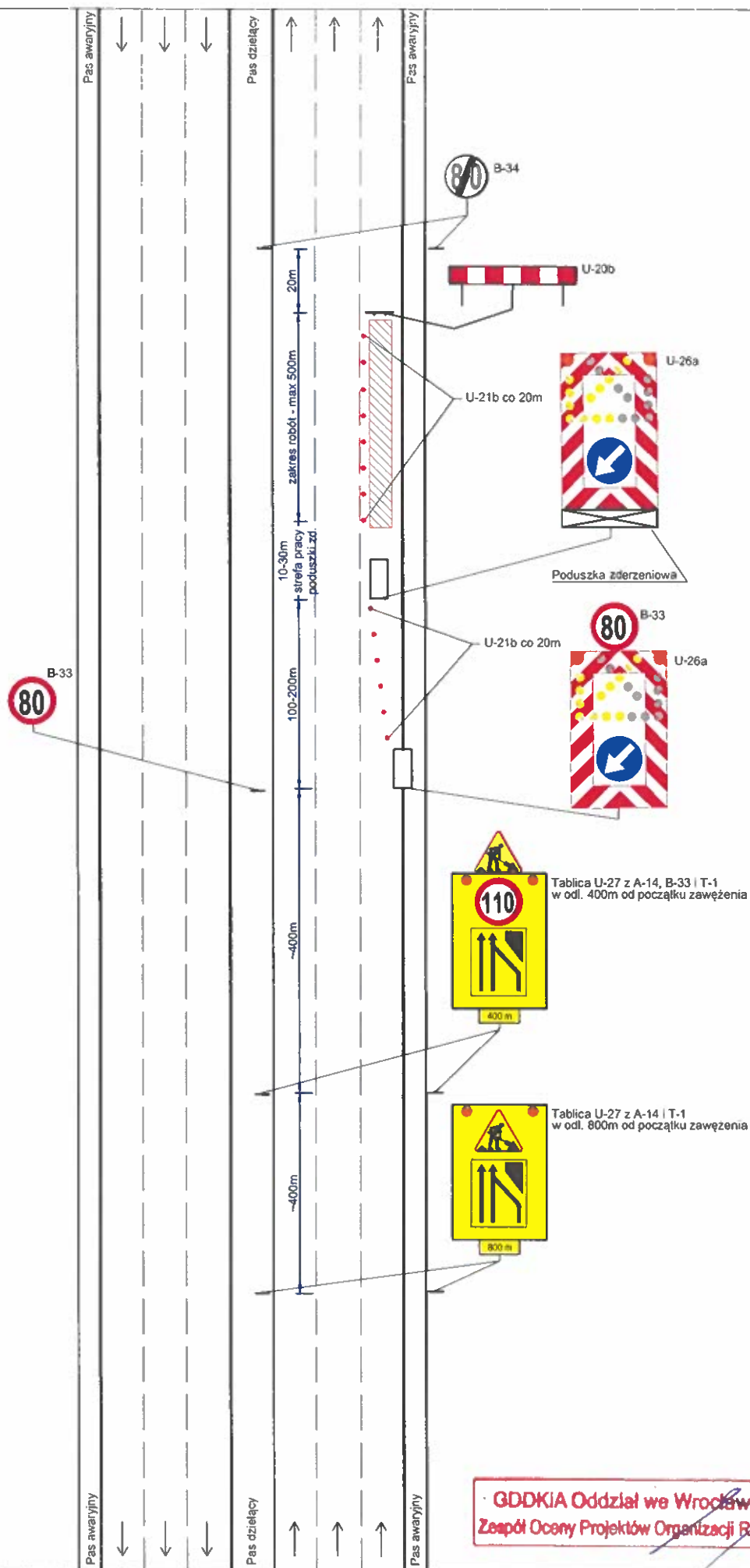


- Obszar robót  
- Pojazd zabezpieczający

Autostrada V=120 km/h, 2x3

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

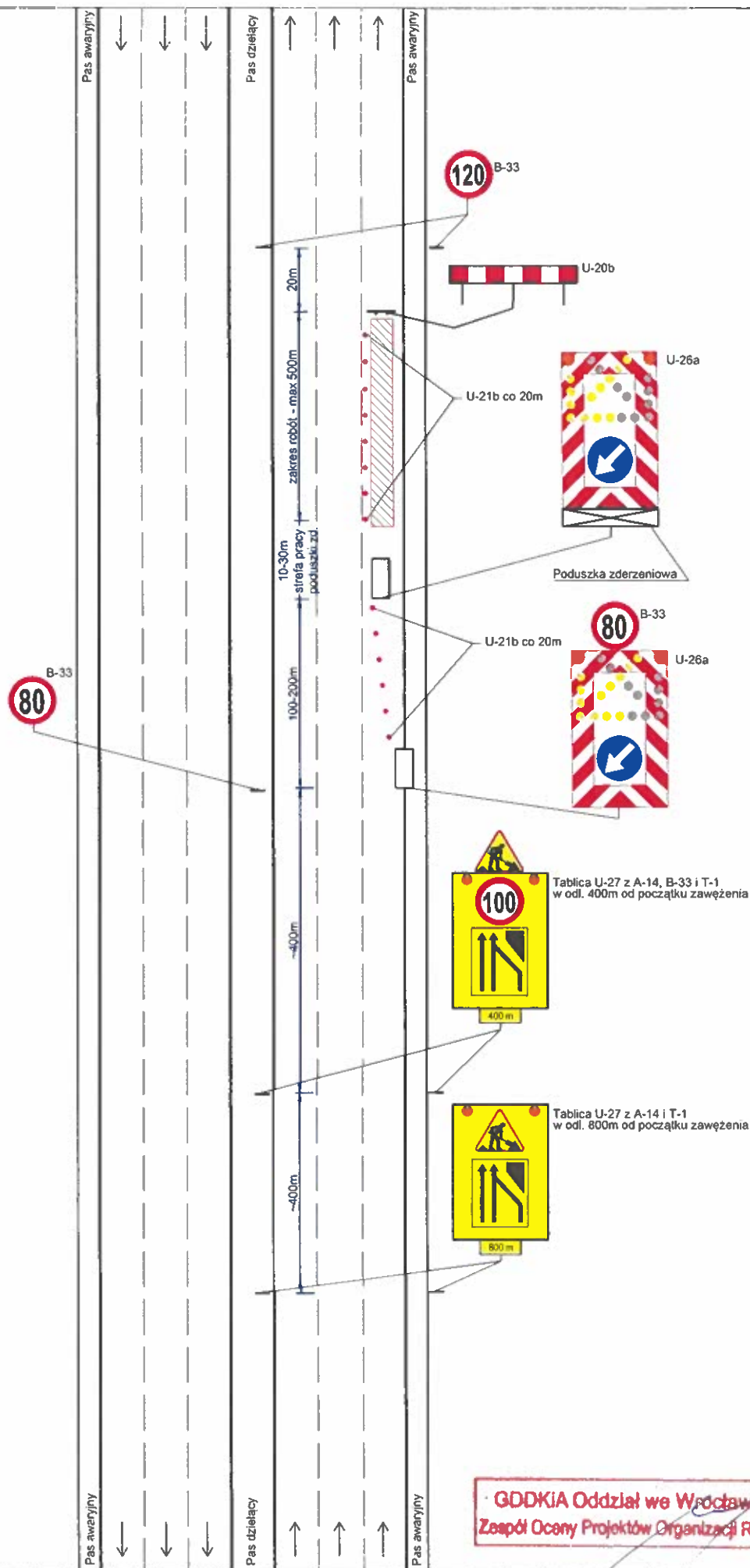
# Rys 40 Roboty krótko trwające, zajęcie prawego pasa ruchu



GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Autostrada V=140 km/h, 2x3

# Rys 40a Roboty krótko trwające, zajęcie prawego pasa ruchu

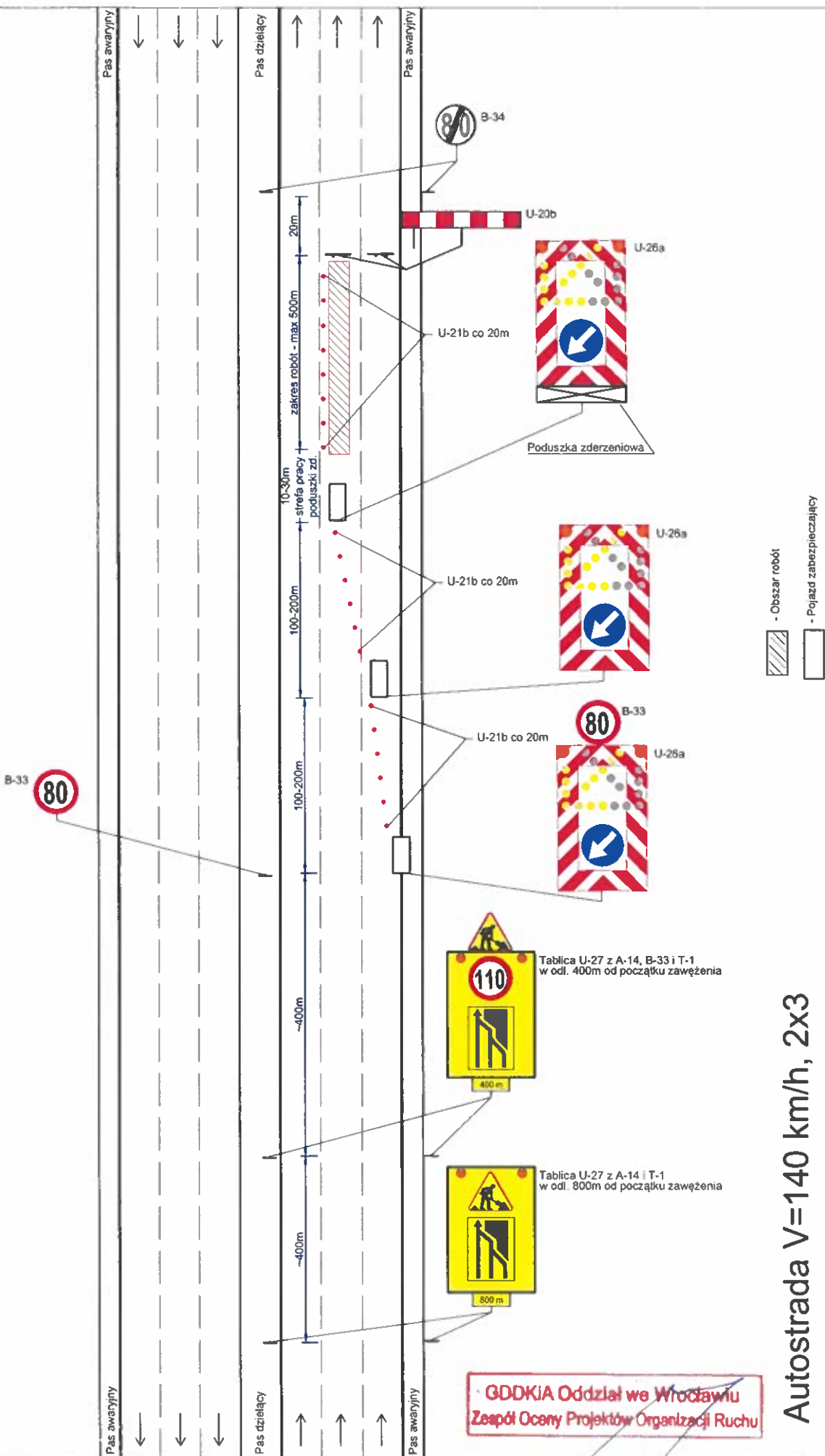


- Obszar robót  
- Pojazd zabezpieczający

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

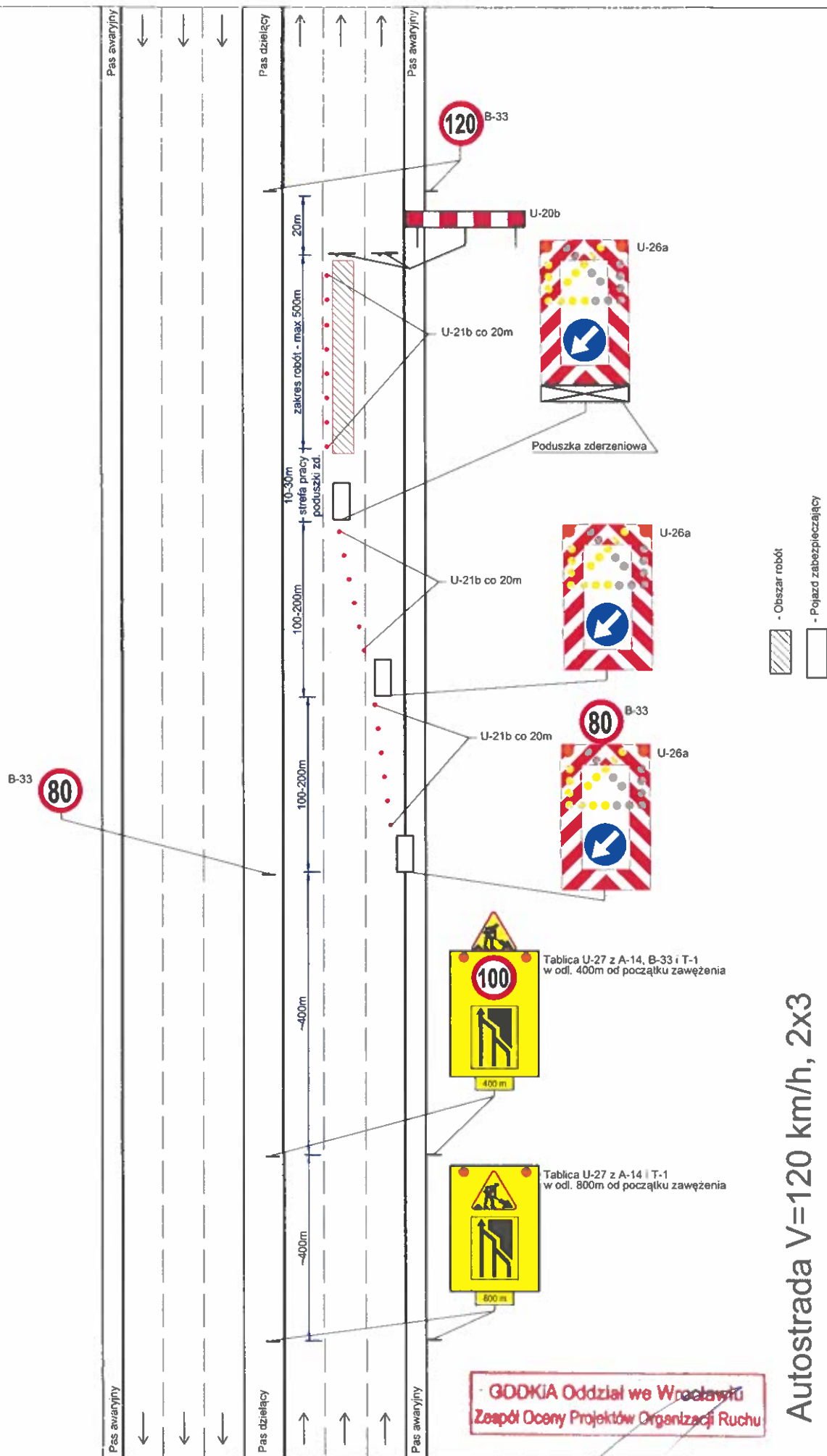
Autostrada V=120 km/h, 2x3

### Rys 41 Roboty krótko trwające, zajęcie środkowego pasa ruchu



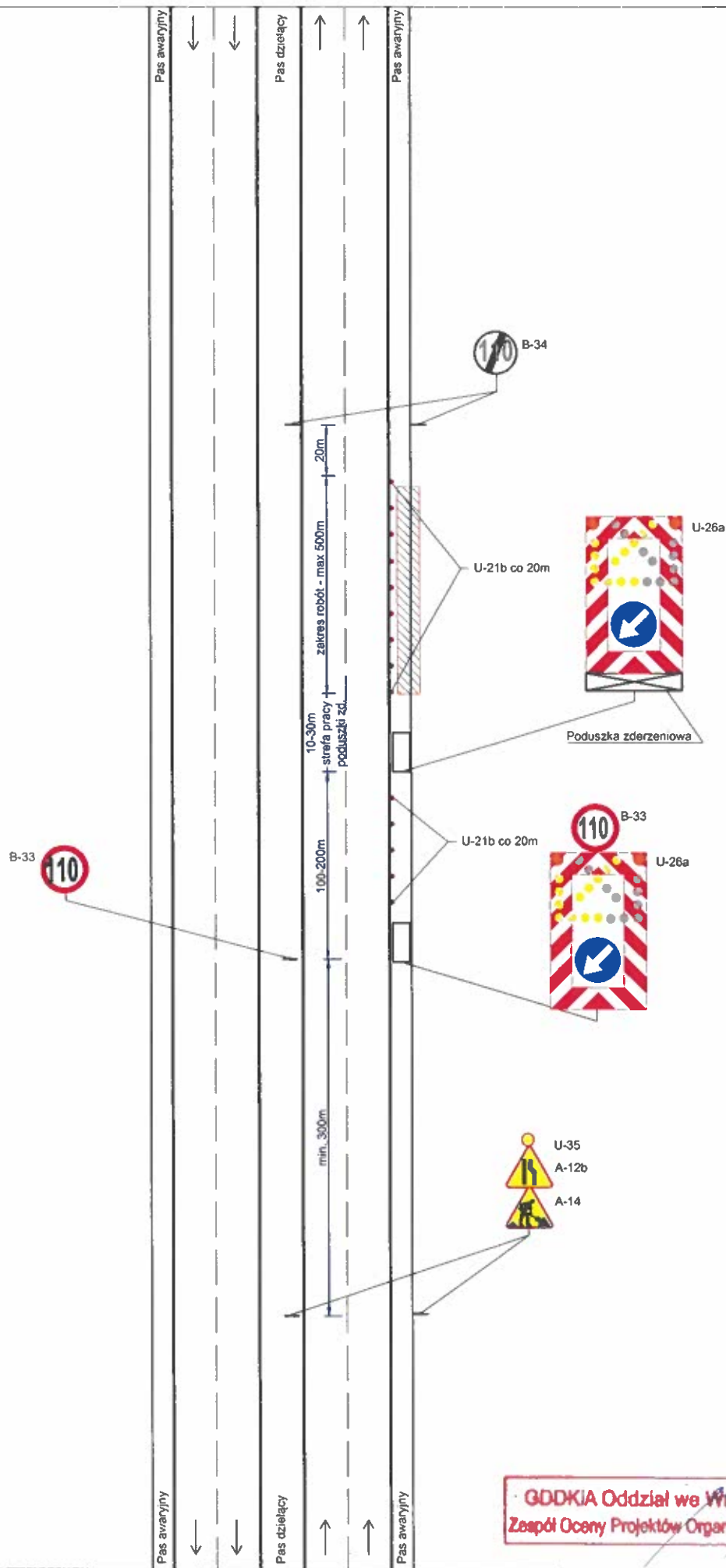
Autostrada  $V=140$  km/h, 2x3

# Rys 41a Roboty krótko trwające, zajęcie środkowego pasa ruchu



Autostrada V=120 km/h, 2x3

# Rys 42 Roboty krótko trwające, zajęcie pasa awaryjnego



- Obszar robót

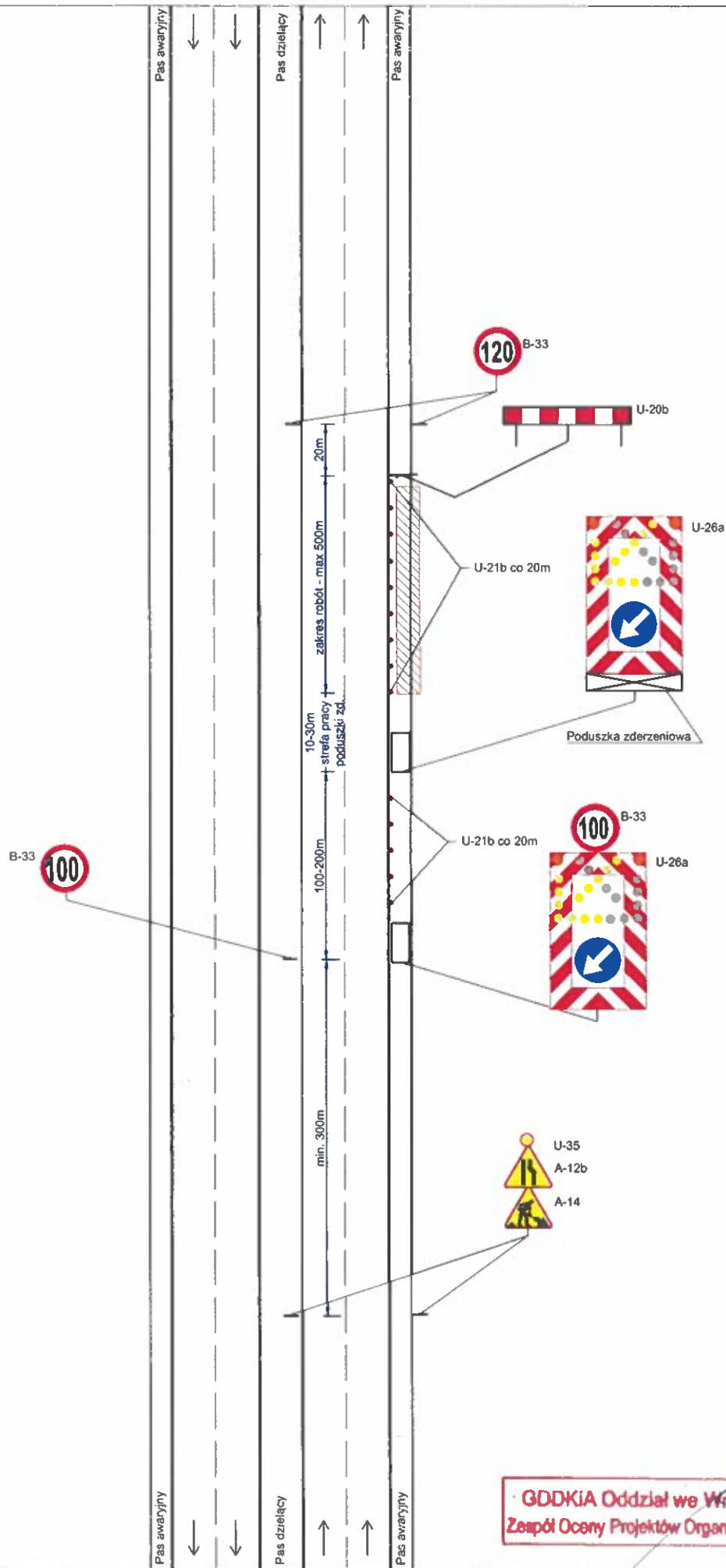
- Pojazd zabezpieczający

**UWAGI**  
Schemat można wykorzystywać również dla przekrojów z 3 pasami ruchu.

Autostrada V=140 km/h

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

# Rys 42a Roboty krótko trwające, zajęcie pasa awaryjnego



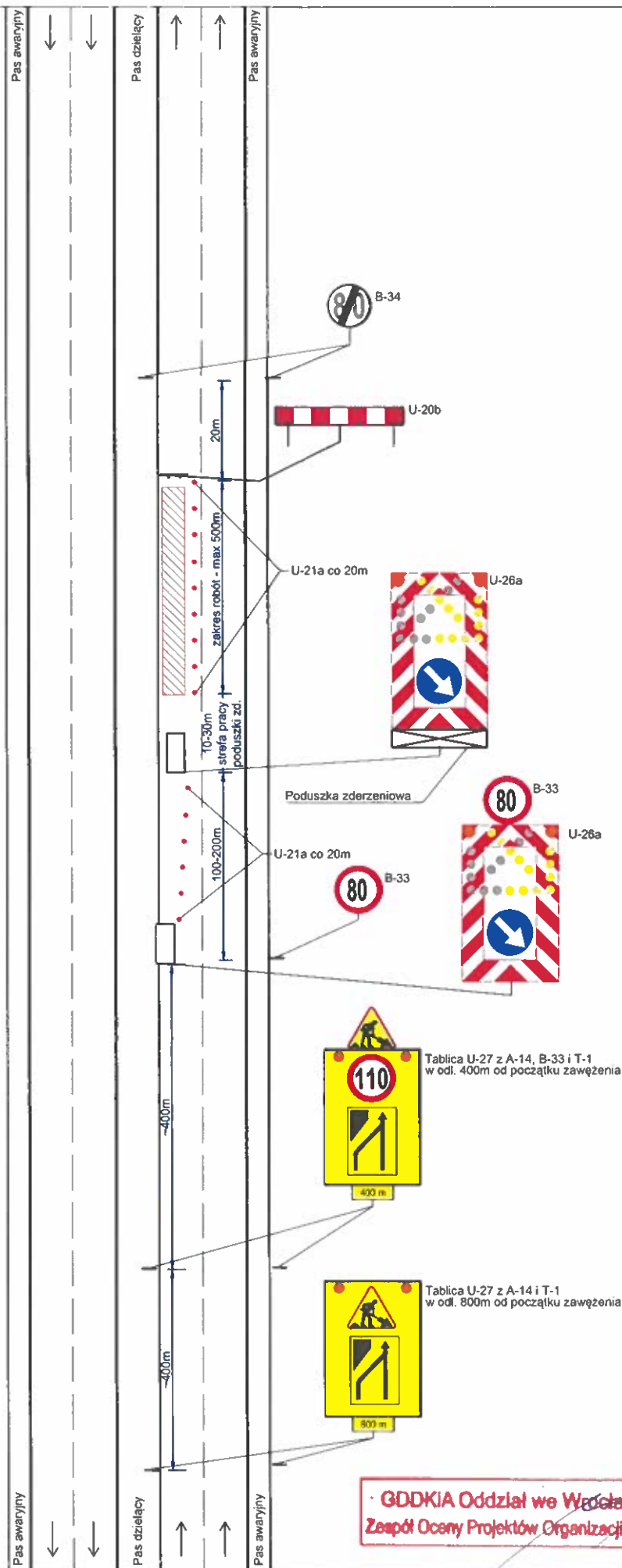
UWAGI  
Schemat można wykorzystywać również dla przekrojów z 3 pasami ruchu.

- Obszar robót  
- Pojazd zabezpieczający

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Autostrada V=140 km/h

# Rys 43 Roboty krótko trwające, zajęcie lewego pasa ruchu

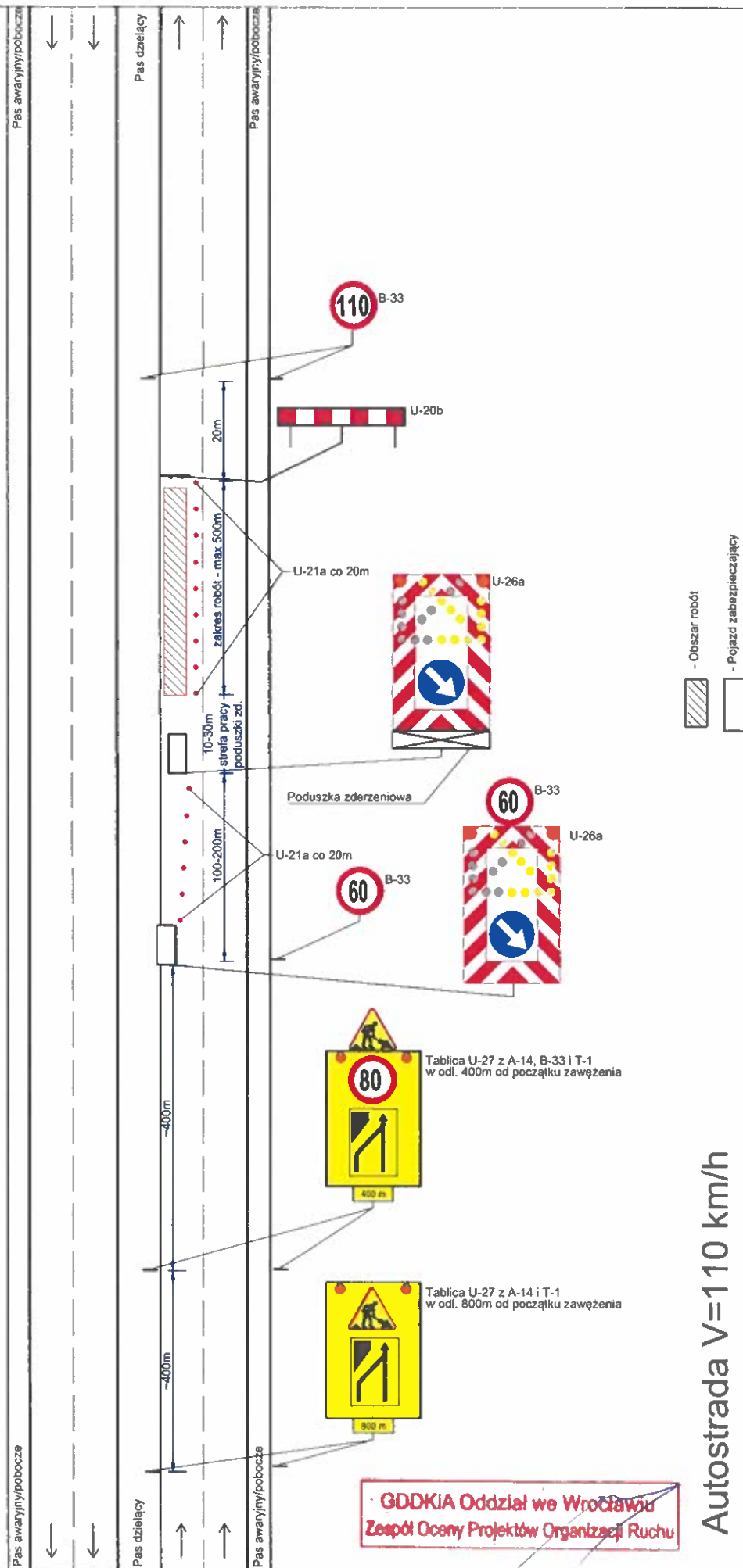


- Obszar robót  
- Pojazd zabezpieczający

Autostrada V=140 km/h

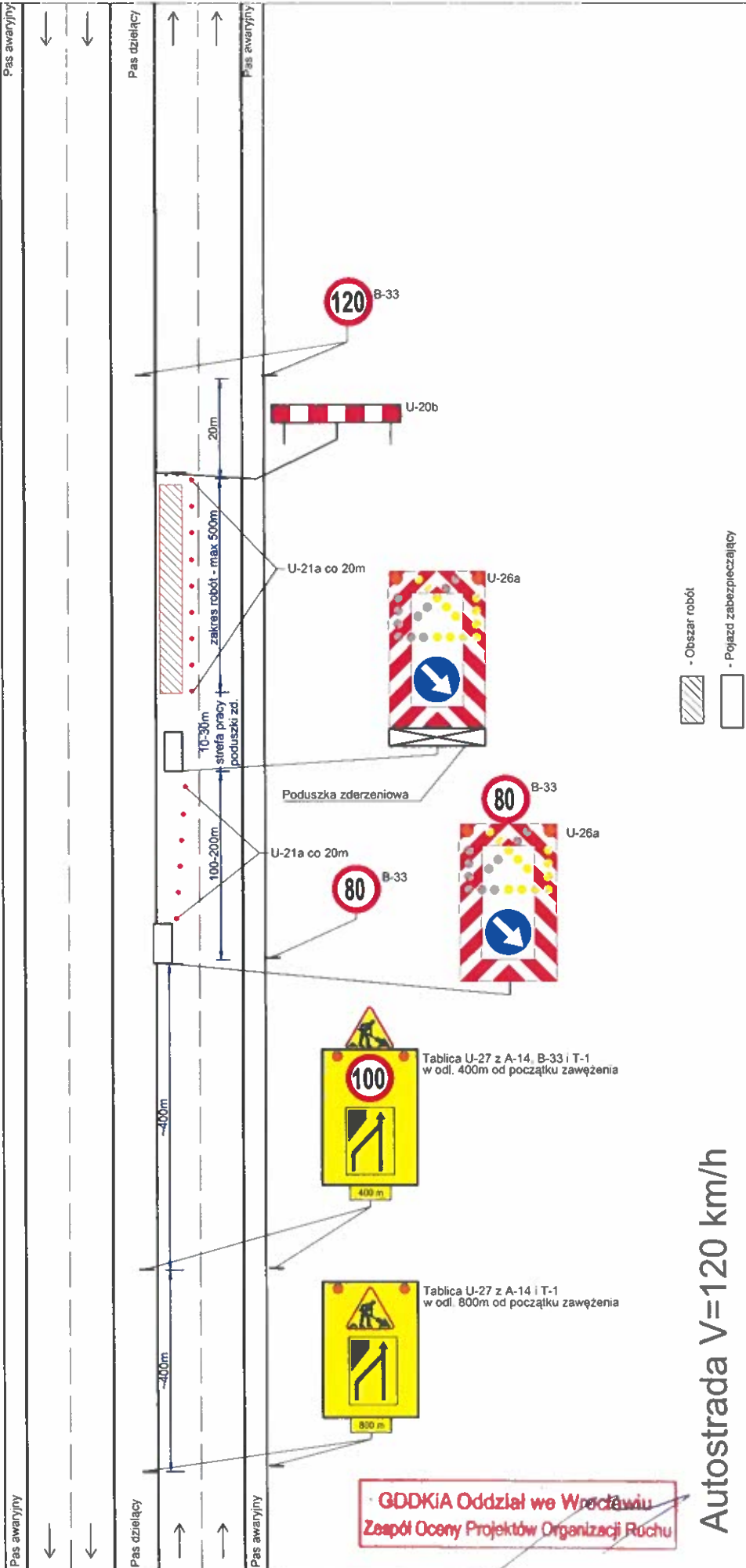
GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

# Rys 43a Roboty krótko trwające, zajęcie lewego pasa ruchu



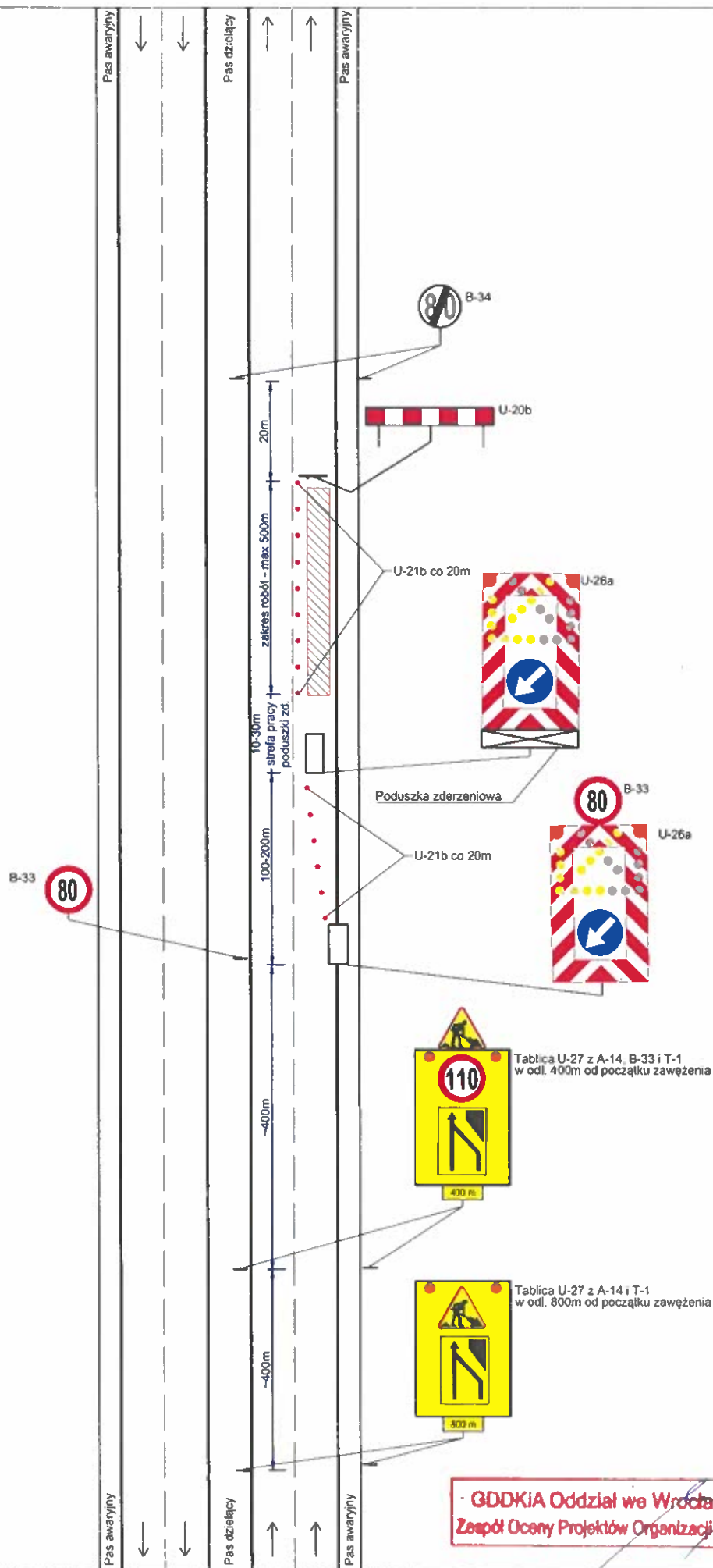
Autostrada V=110 km/h

Rys 43b Roboty krótko trwające, zajęcia lewego pasa ruchu



Autostrada V=120 km/h

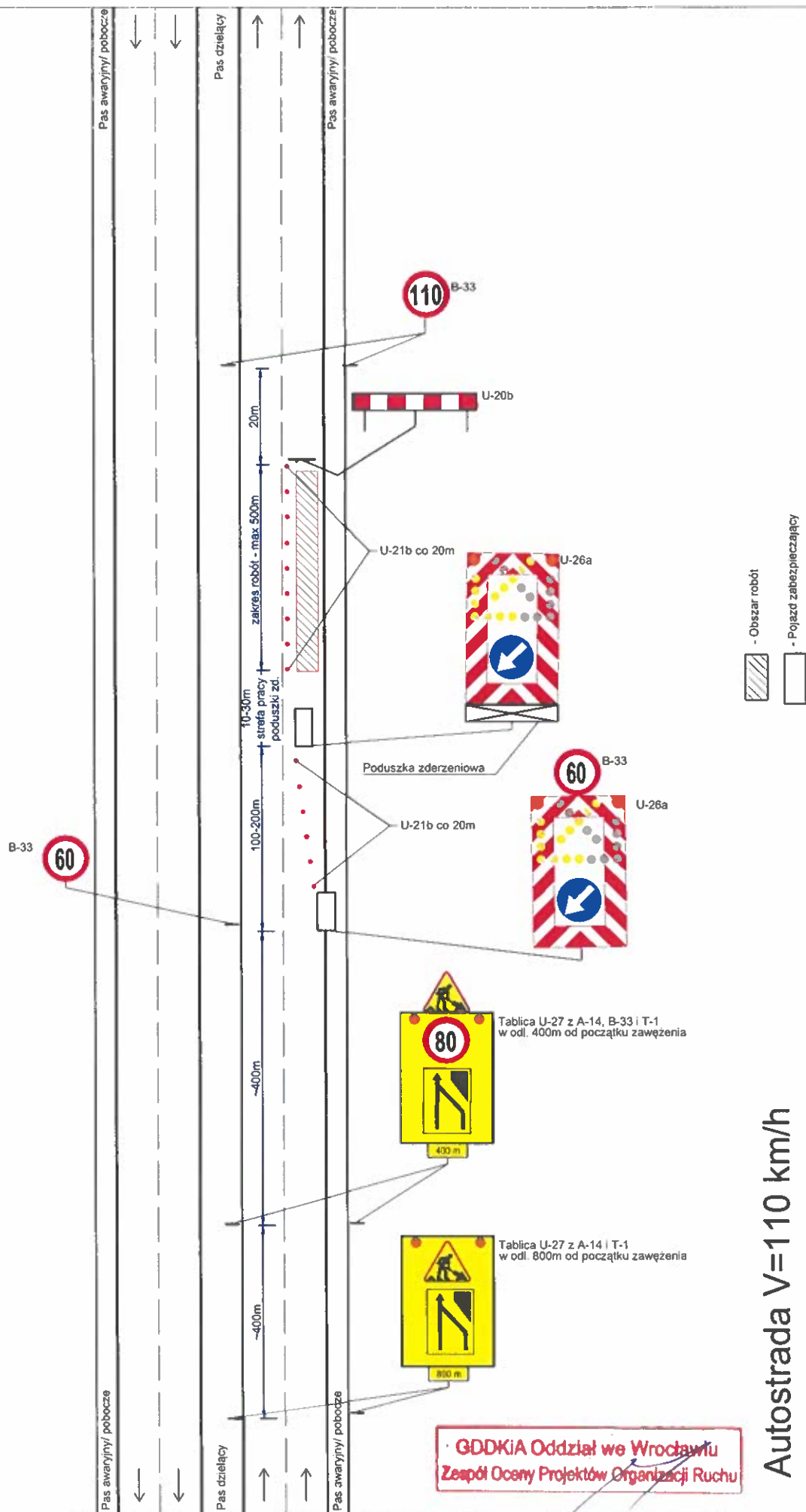
# Rys 44 Roboty krótko trwające, zajęcie prawego pasa ruchu



GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Autostrada V=140 km/h

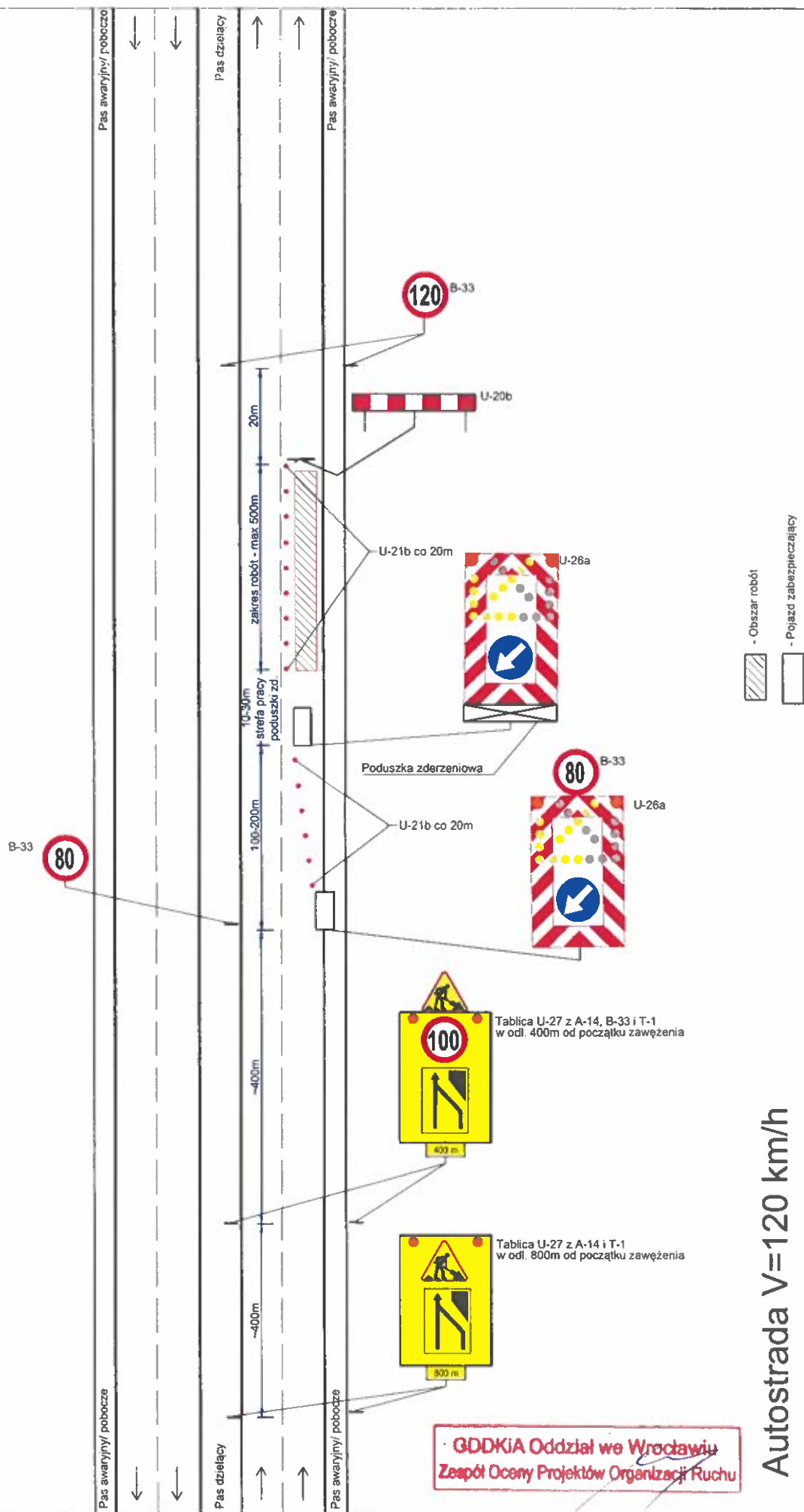
# Rys 44a Roboty krótko trwające, zajęcie prawego pasa ruchu



GDDKiA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

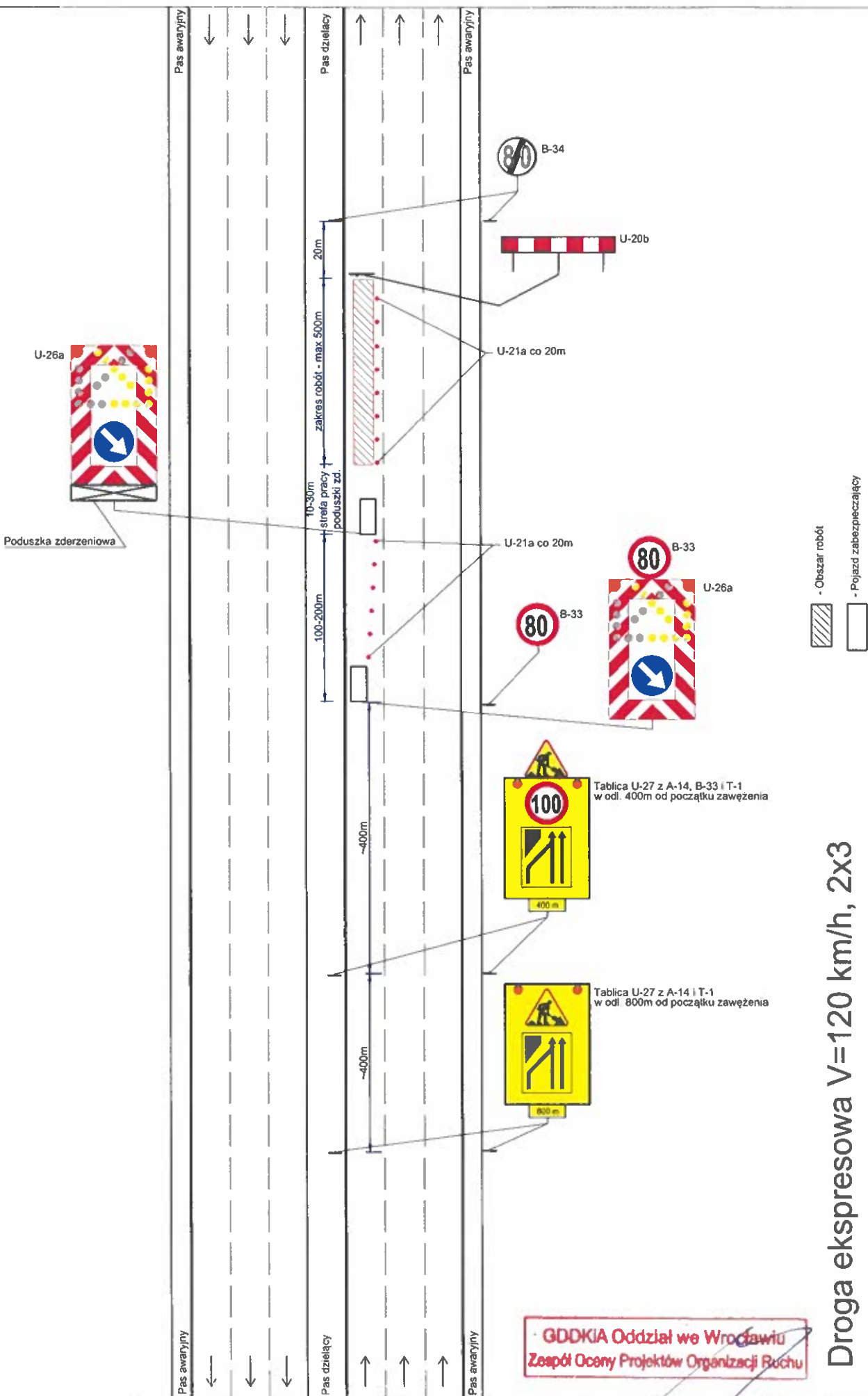
Autostrada V=110 km/h

# Rys 44b Roboty krótko trwające, zajęcie prawego pasa ruchu



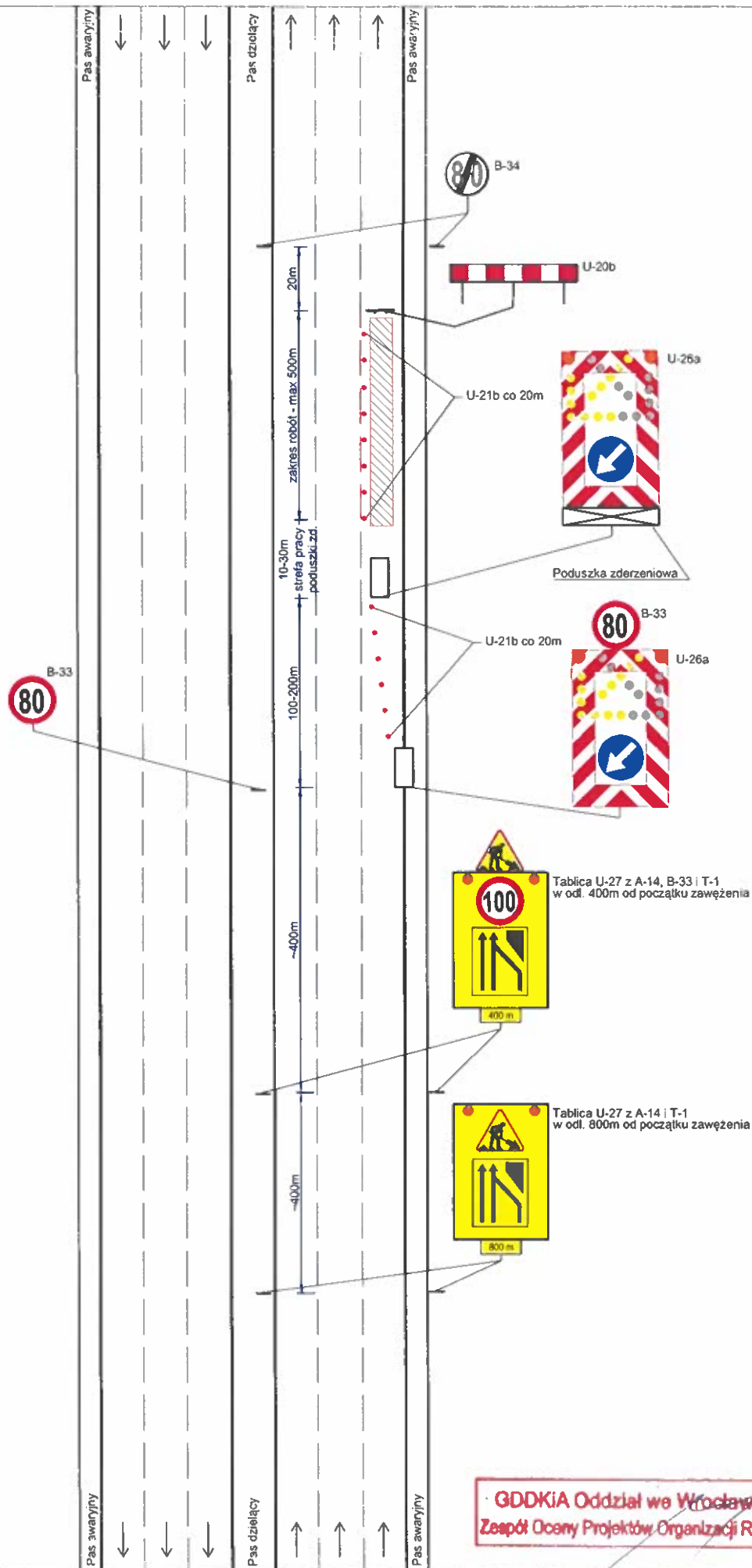
Autostrada V=120 km/h

### Rys 45 Roboty krótko trwające, zajęcia lewego pasa ruchu



# Droga ekspresowa V=120 km/h, 2x3

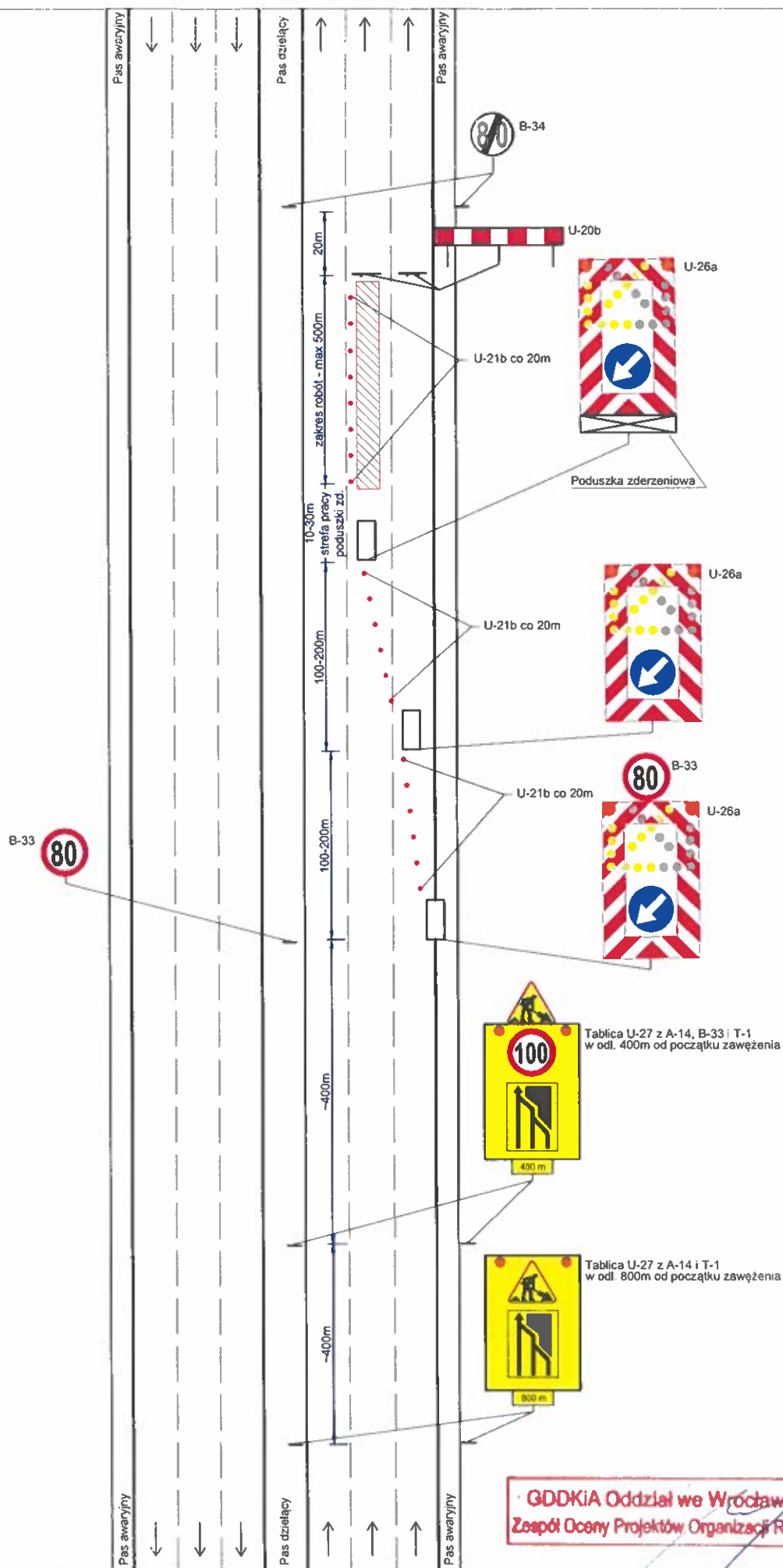
Rys 46 Roboty krótko trwające, zajęcie prawego pasa ruchu



GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga ekspresowa V=120 km/h, 2x3

Rys 47 Roboty krótko trwające, zajęcie środkowego pasa ruchu

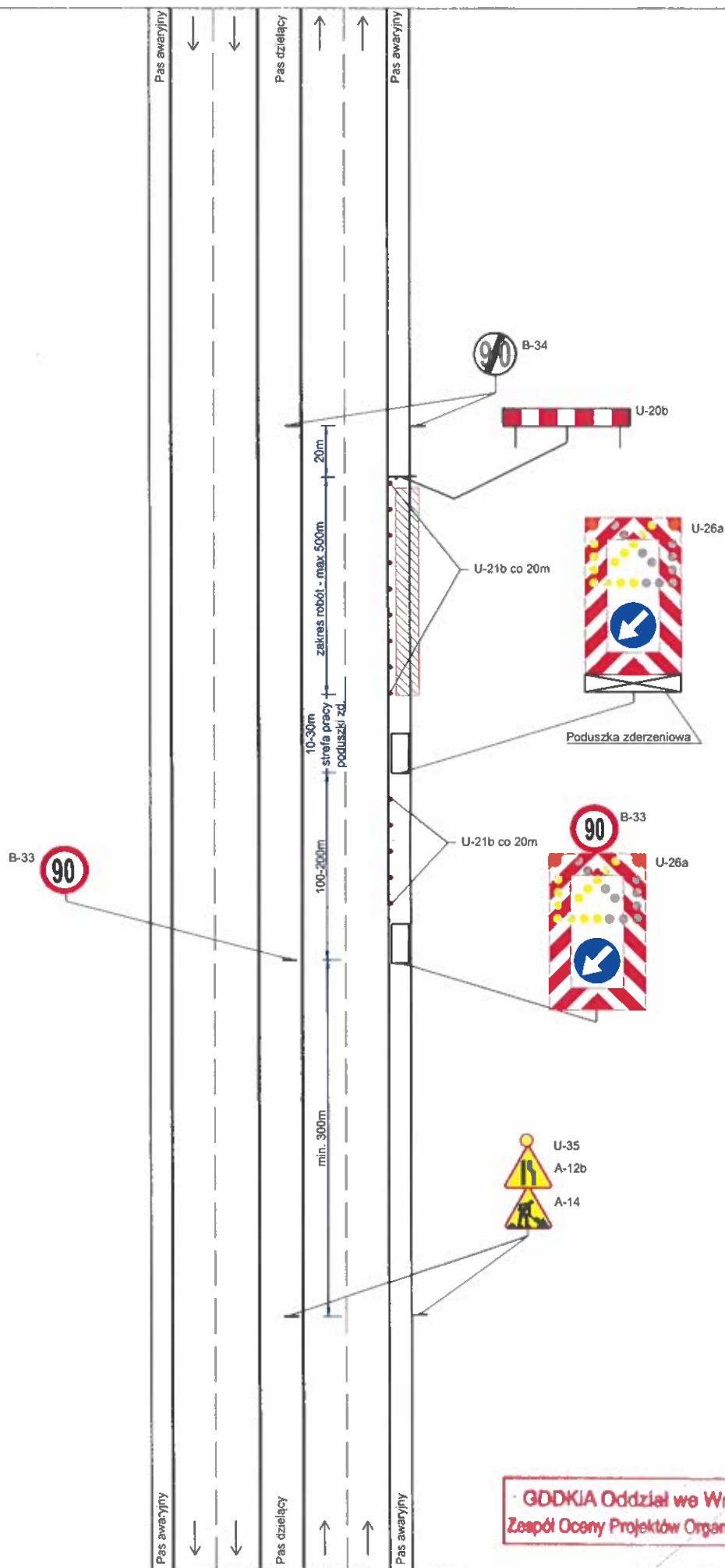


- Obszar robót  
- Pojazd zabezpieczający

Droga ekspresowa V=120 km/h, 2x3

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

# Rys 48 Roboty krótko trwające, zajęcie pasa awaryjnego



- Obszar robót

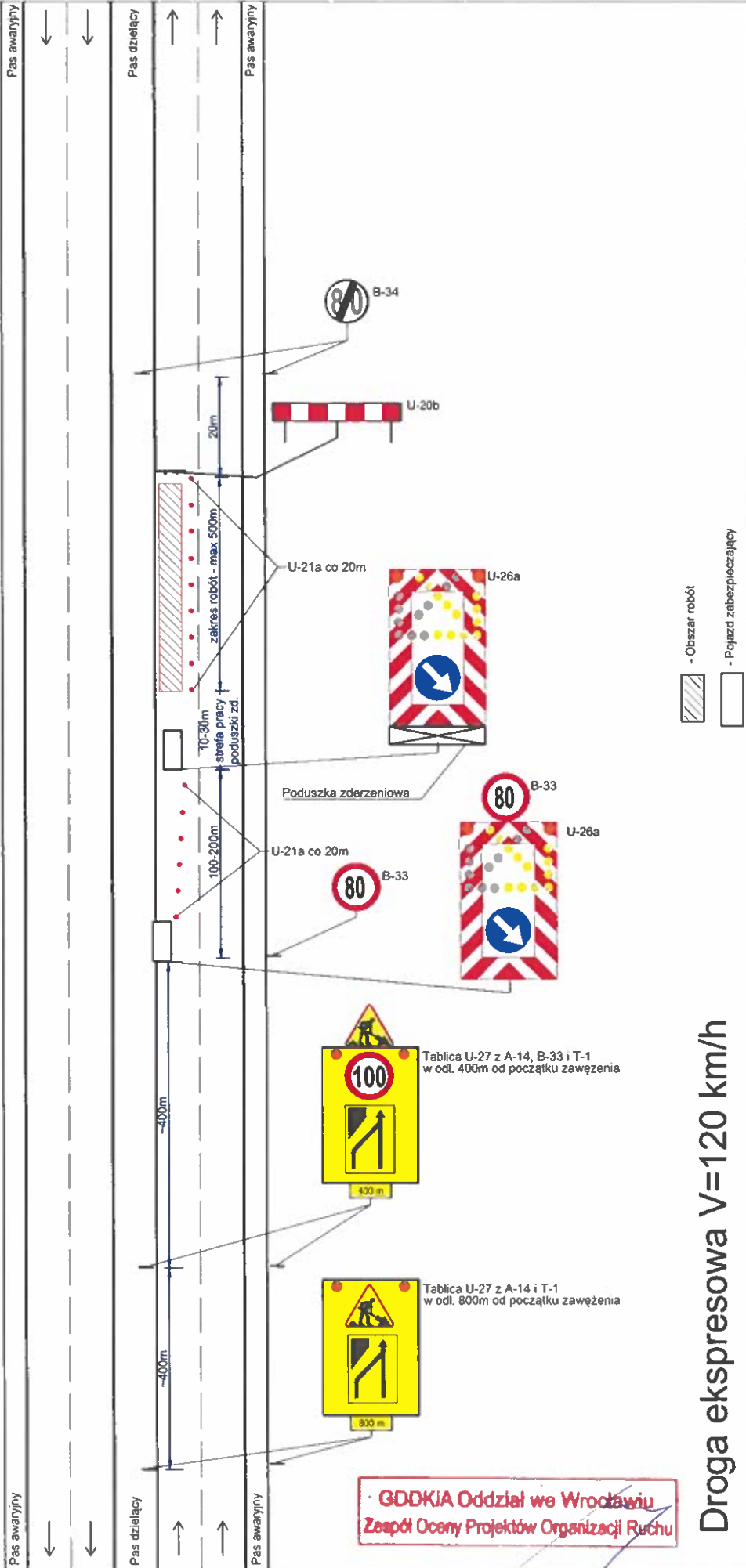
- Pojazd zabezpieczający

UWAGI  
Schemat można wykorzystywać również dla przekrojów z 3 pasami ruchu.

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

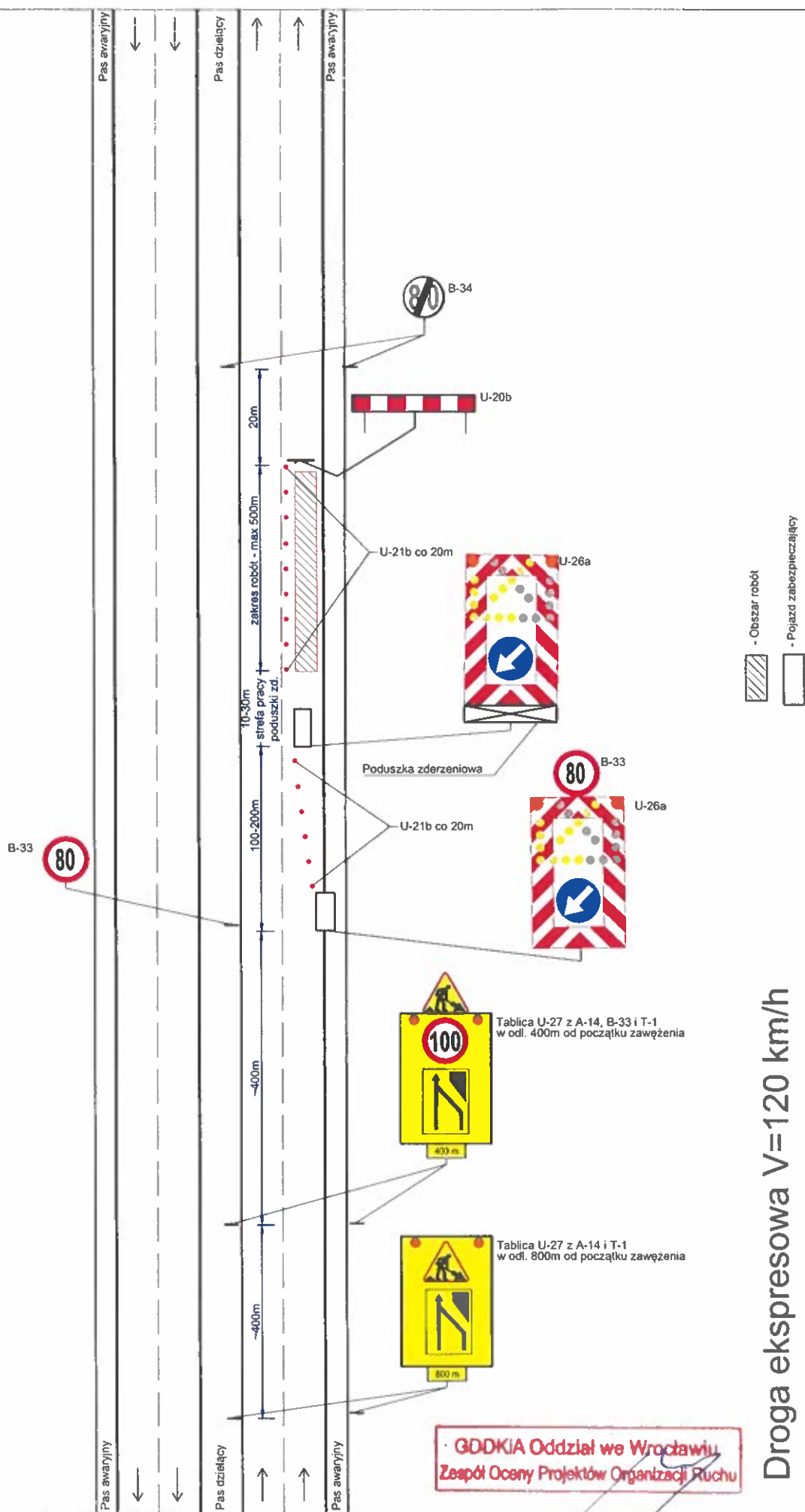
Droga ekspresowa V=120 km/h

### Rys 49 Roboty krótko trwające, zajęcie lewego pasa ruchu



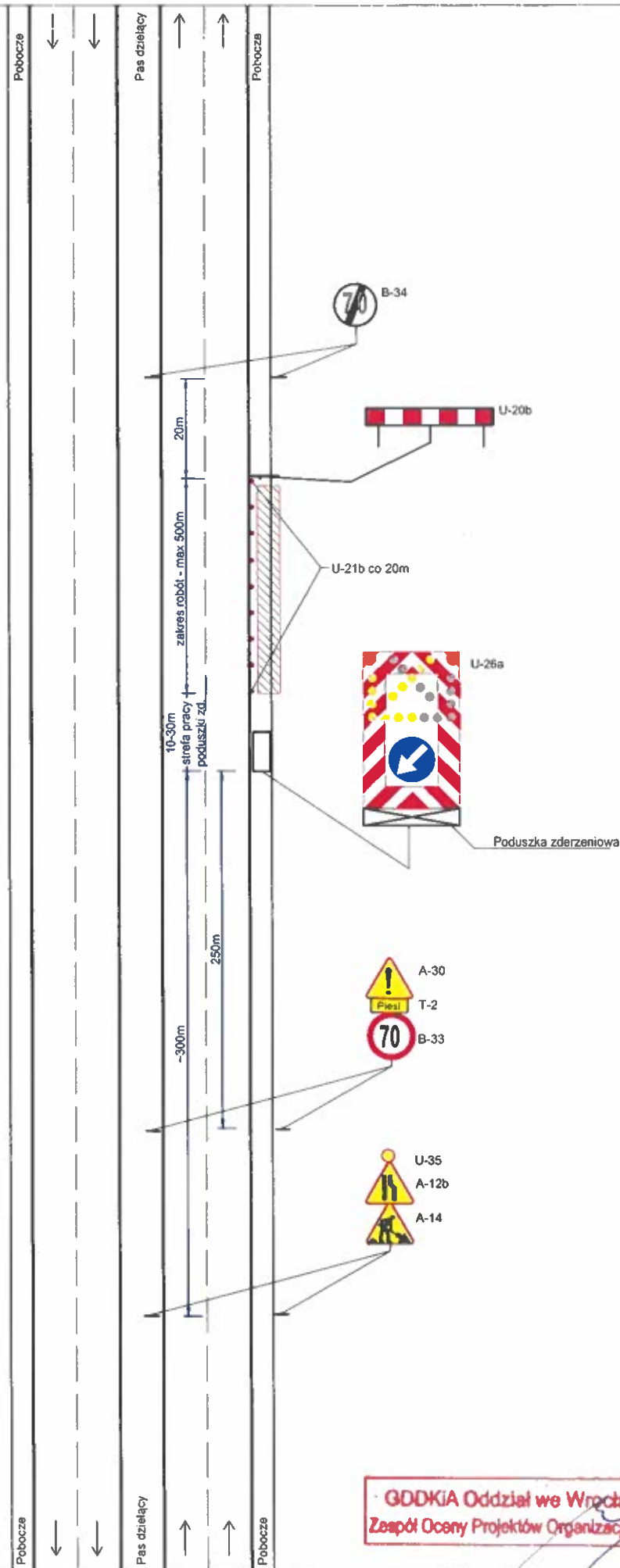
# Droga ekspresowa $V=120$ km/h

## Rys 50 Roboty krótko trwające, zajęcie prawego pasa ruchu



Droga ekspresowa  $V=120\text{ km/h}$

# Rys 51 Roboty krótko trwające, zajęcie pobocza



Obszar robót

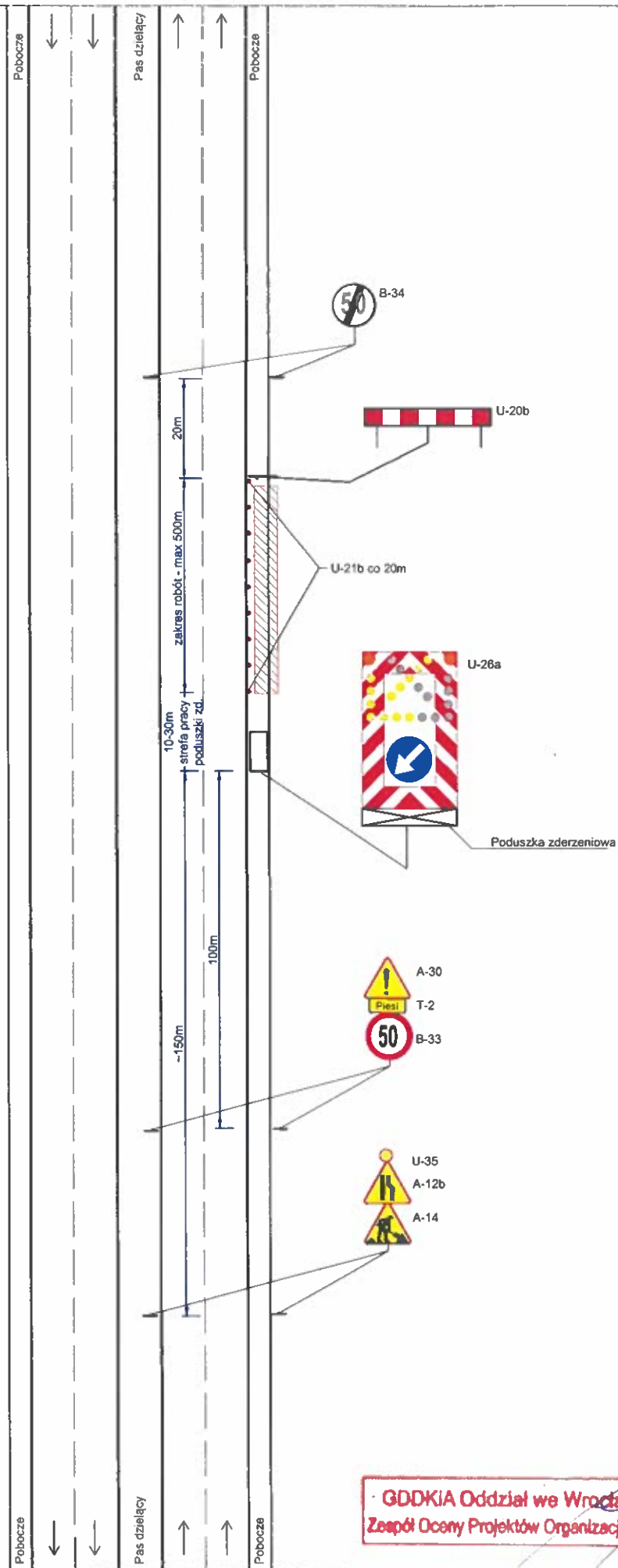
Pojazd zabezpieczający

**UWAGI**  
Schemat można wykorzystywać również dla przekrojów z 3 pasami ruchu.  
Znak A-30 z tab. Piesi stosować w zależności od potrzeb.

Droga o przekroju 2x2 V=100 km/h

GDDKiA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

# Rys 51a Roboty krótko trwające, zajęcie pobocza



- Obszar robót

- Pojazd zabezpieczający

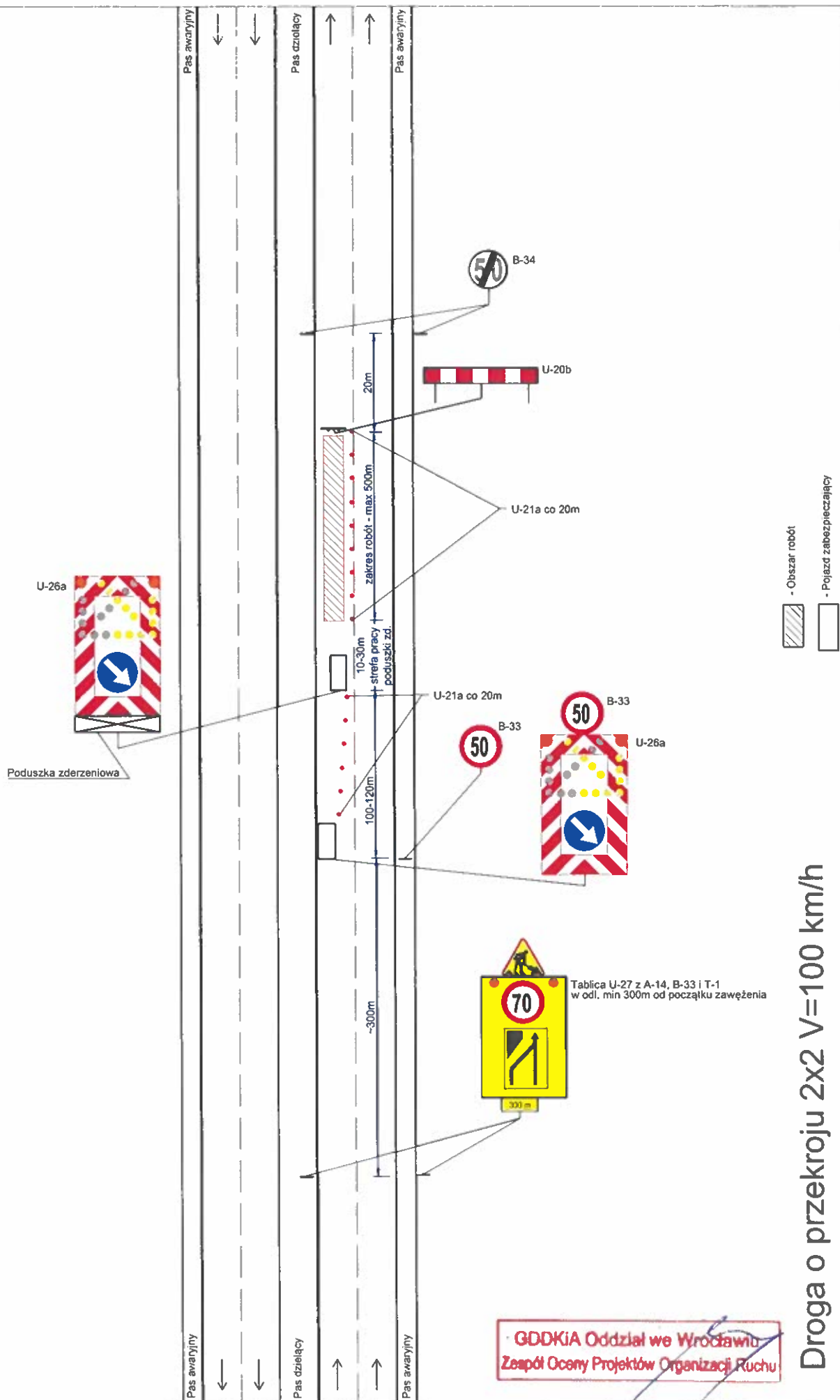
UWAGI

Schemat można wykorzystywać również dla przekrojów z 3 pasami ruchu.  
Znak A-30 z tab. Piesi stosować w zależności od potrzeb.

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga o przekroju 2x2 V=70 km/h

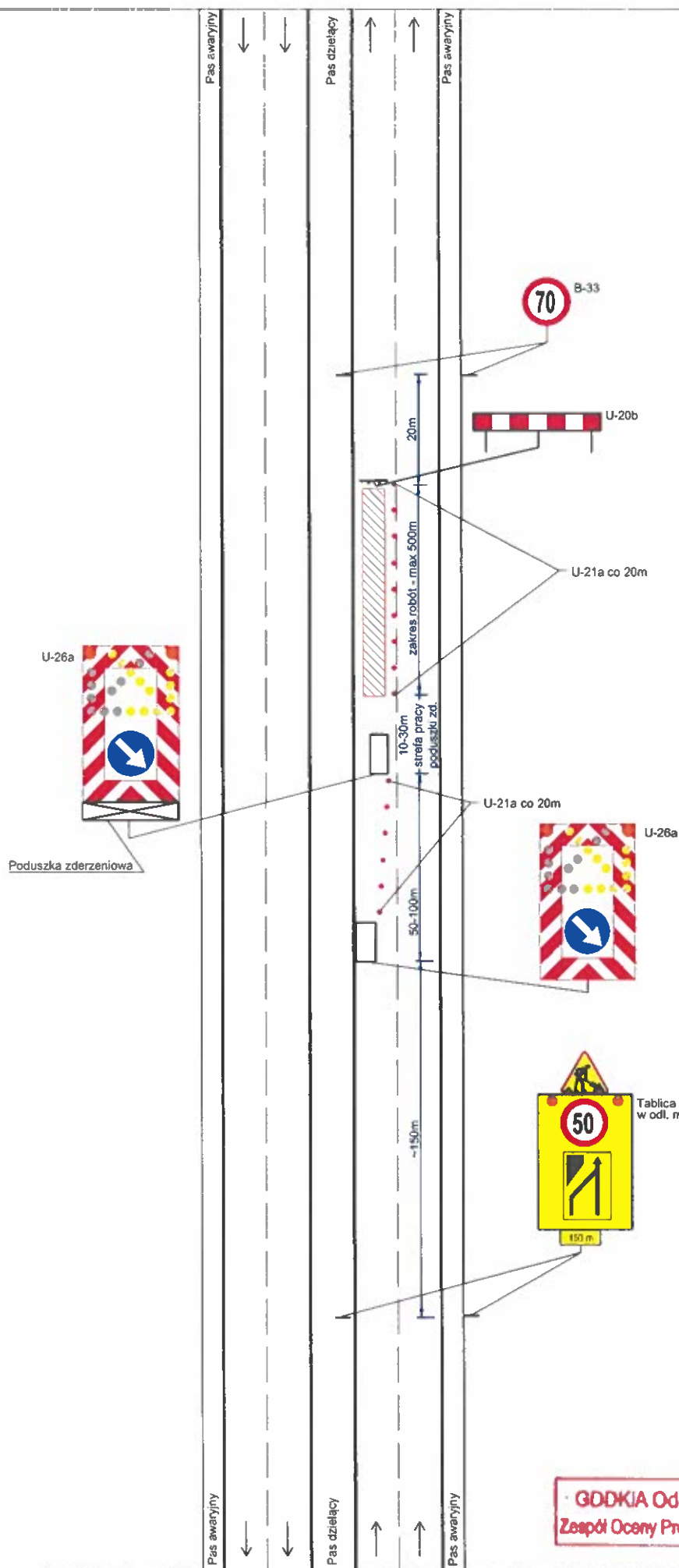
Rys 52 Roboty krótko trwające, zajęcie lewego pasa ruchu



GDDKiA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga o przekroju 2x2 V=100 km/h

Rys 52a Roboty krótko trwające, zajęcie lewego pasa ruchu

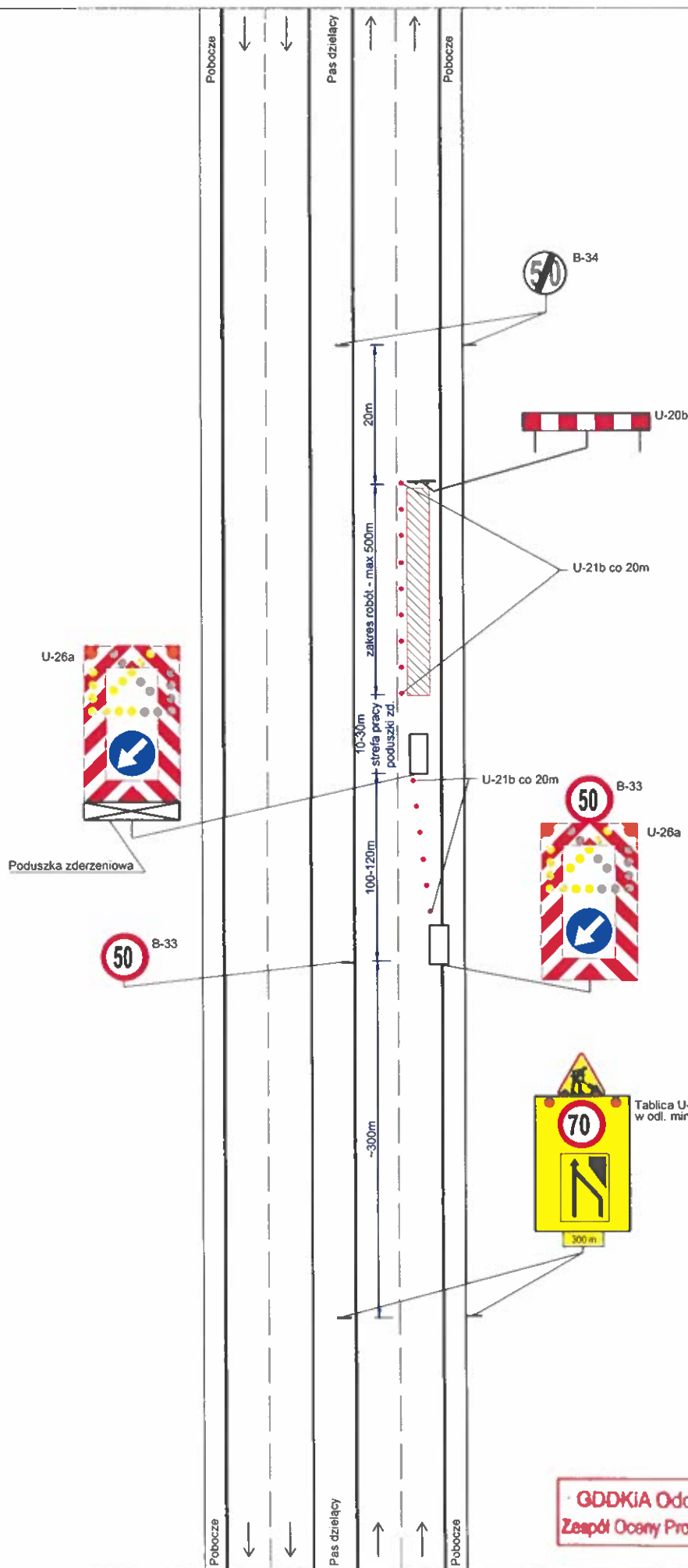


- Obszar robót  
- Pojazd zabezpieczający

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga o przekroju 2x2 V=70 km/h

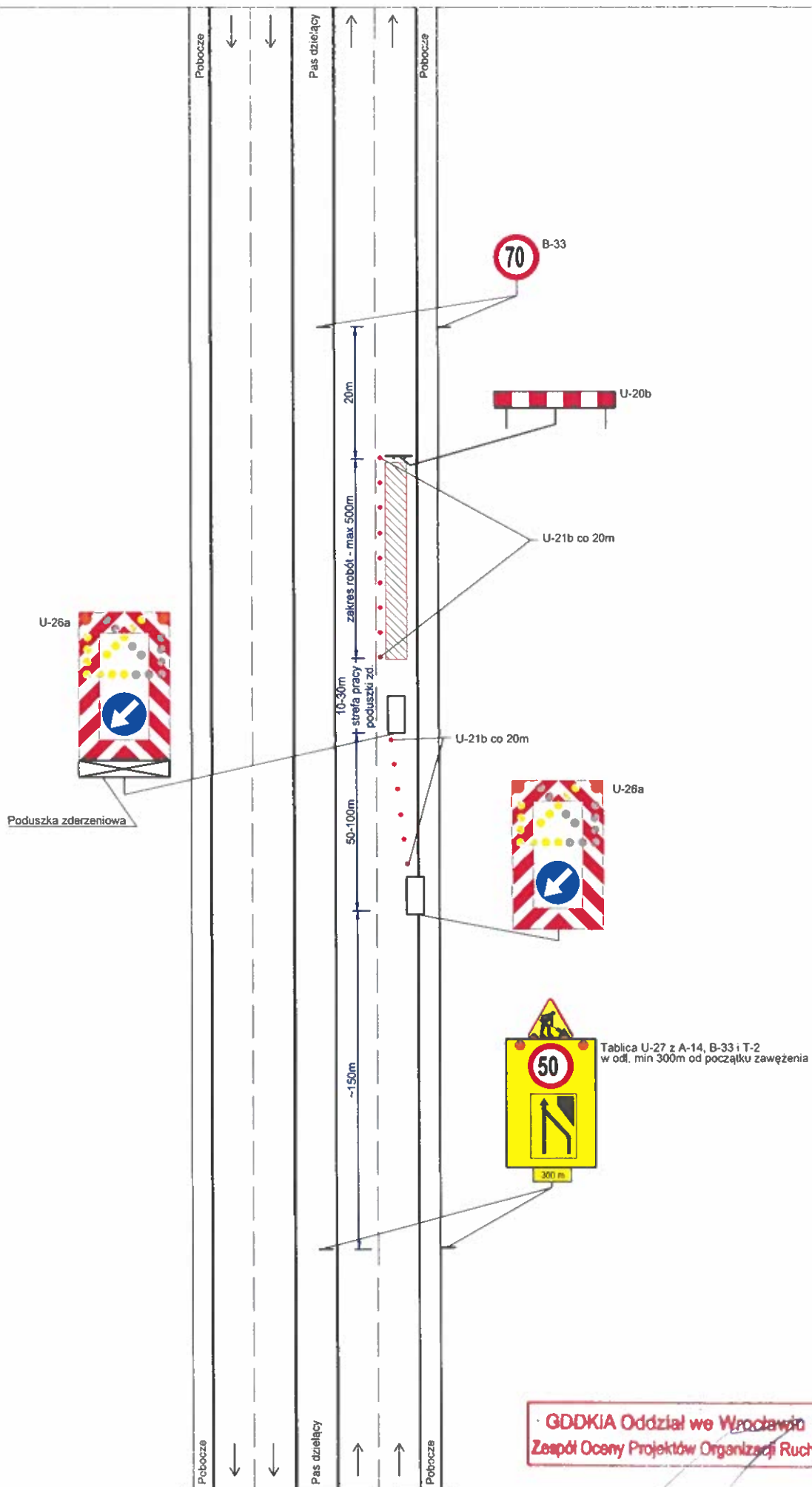
Rys 53 Roboty krótko trwające, zajęcie prawego pasa ruchu



GDDKiA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga o przekroju 2x2 V=100 km/h

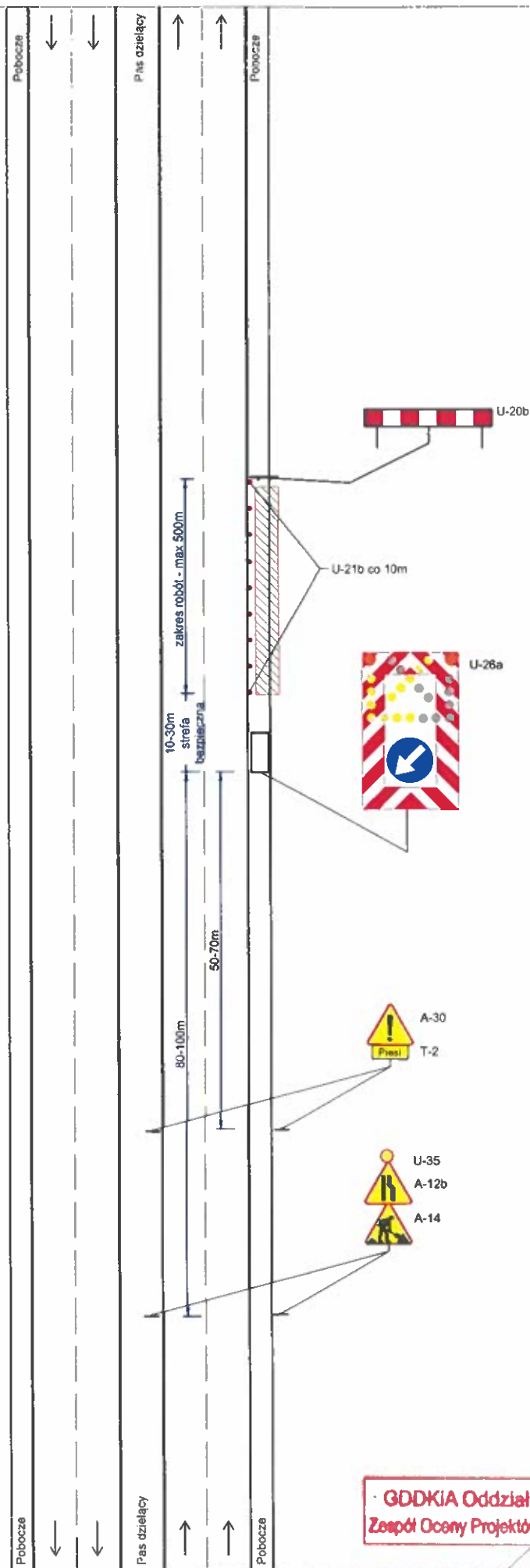
Rys 53a Roboty krótko trwające, zajęcie prawego pasa ruchu



GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga o przekroju 2x2 V=70 km/h

# Rys 54 Roboty krótko trwające, zajęcie pobocza



GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

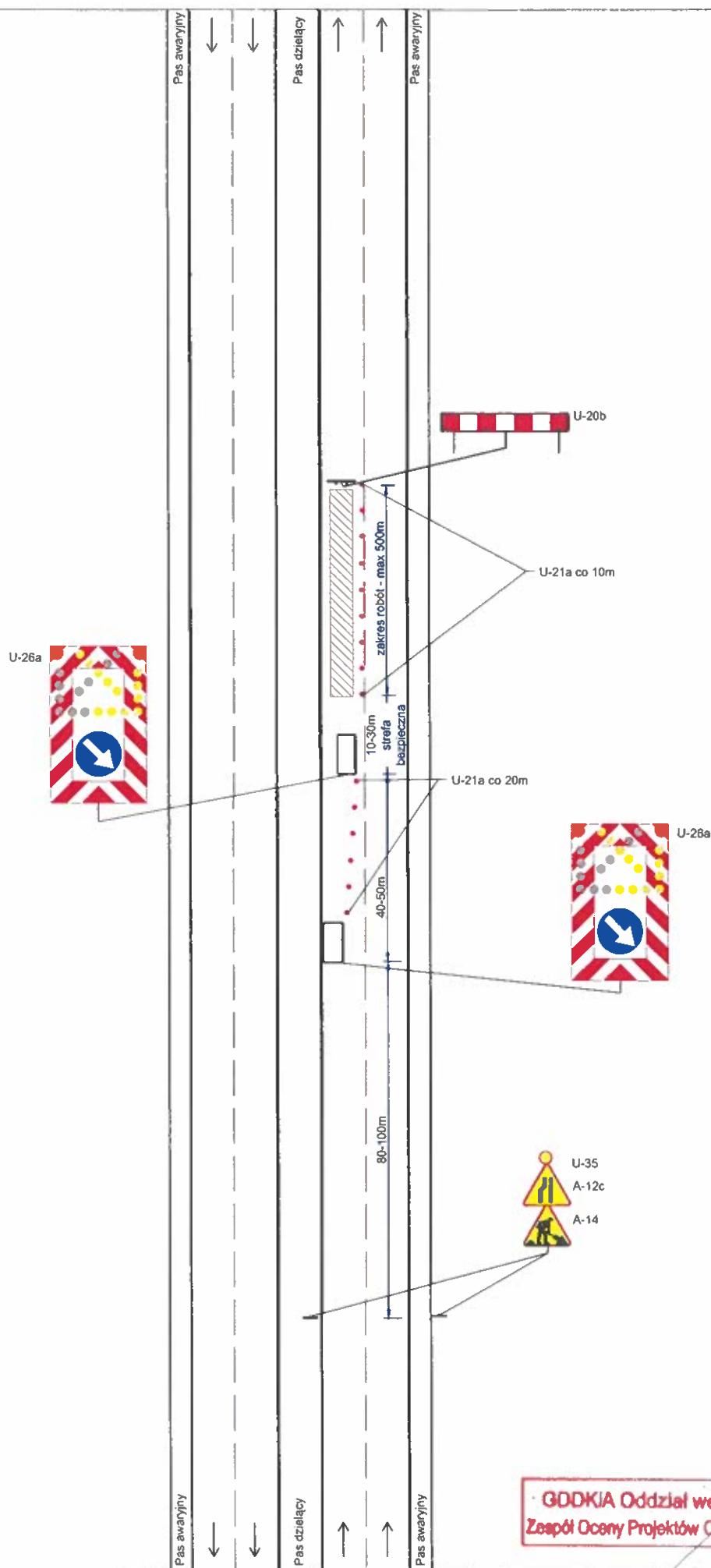
- Obszar robót

- Pojazd zabezpieczający

UWAGI  
Schemat można wykorzystywać również dla przekrojów z 3 pasami ruchu.  
Znak A-30 z tab. Piesza stosować w zależności od potrzeb.

Droga o przekroju 2x2 V=50/60 km/h

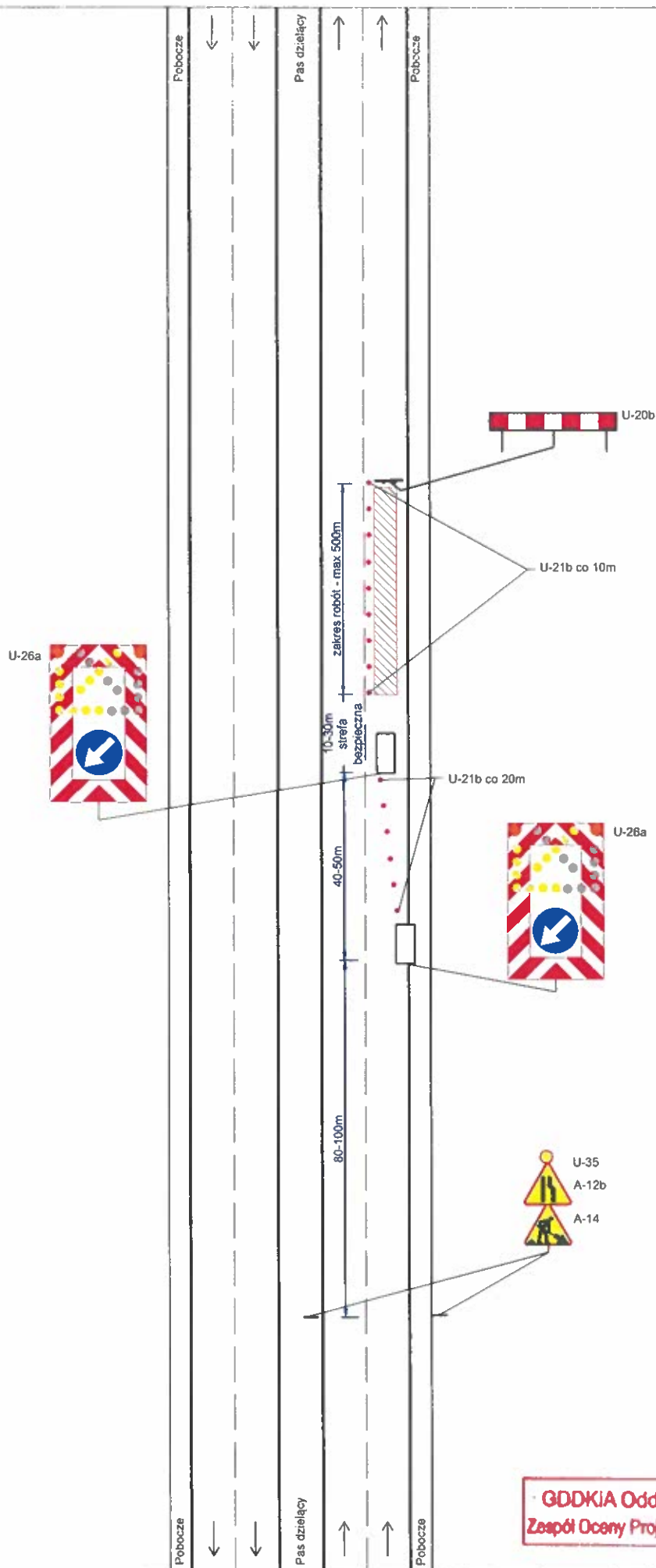
Rys 55 Roboty krótko trwające, zajęcie lewego pasa ruchu



GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga o przekroju 2x2 V=50/60 km/h

# Rys 56 Roboty krótko trwające, zajęcie prawego pasa ruchu

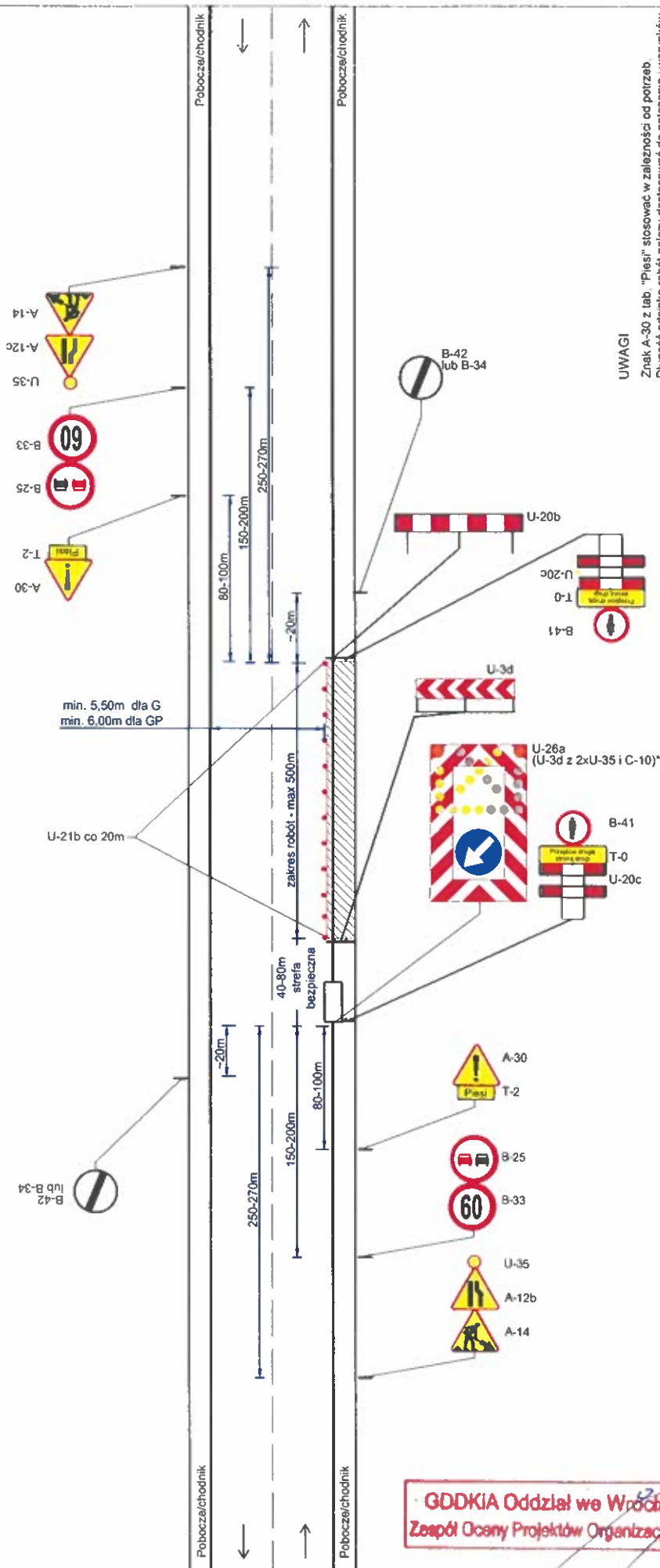


GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Obszar robót  
Pojazd zabezpieczający

Droga o przekroju 2x2 V=50/60 km/h

Rys 57 Roboty krótko trwające wymagające zajęcie pobocza/chodnika oraz części pasa ruchu



#### UWAGI

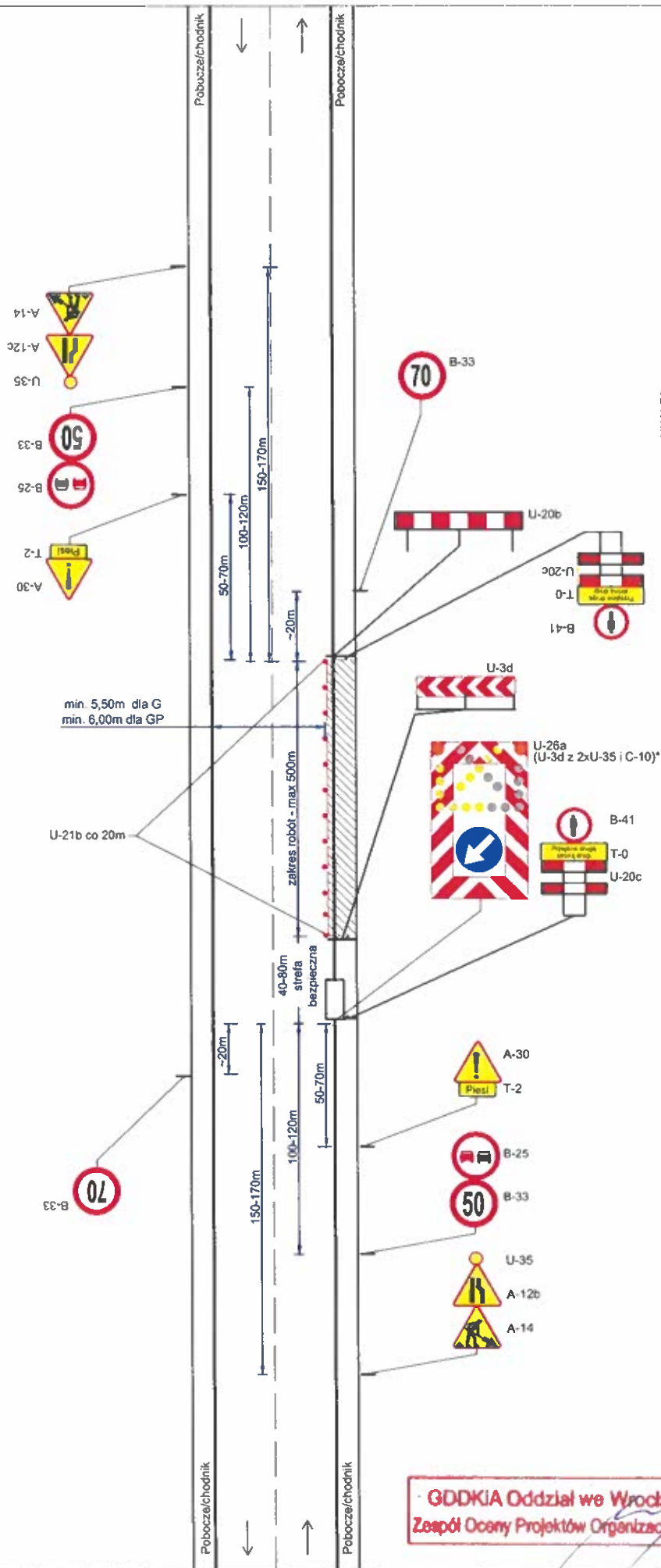
Znak A-30 z tab. "Pies" stosować w zależności od potrzeb.  
Długość odcinka robót należy dostosować do należania i warunków ruchu.  
Dla odc. oznakowanych zakazem wyprzedzania lub występowaniem linii P-4 nie ma potrzeby stosowania dodatkowych znaków B-25.  
W przypadku przekroju ulicznego (z chodnikiem) pod znakiem B-41 przewidzieć tabliczkę "Przebieg drugiej strony ulicy".  
W przypadku występowania odcinka z liniami P-4/P-3 za robotami przewidzieć B-34 zamiast B-42.  
\*Możliwość zamiennego zastosowania tablicy U-3d z C-10 i U-35 zamiast U-26a należy uzgodnić z właściwym Rejonem GDDKiA.

- Obszar robót
- Pojazd zabezpieczający

GDDKiA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga o przekroju 1x2 V=90 km/h

Rys 57a Roboty krótko trwające wymagające zajęcia pobocza/chodnika oraz części pasa ruchu



**UWAGI**

Znak A-30 z tab. "Piesi" stosować w zależności od potrzeb.

Długość odcinka robót należy dostosować do natężenia i warunków ruchu.

Dla odc. oznakowanych zakazem wyprzedzania lub występowaniem linii P-4 nie ma potrzeby stosowania dodatkowych znaków B-25.

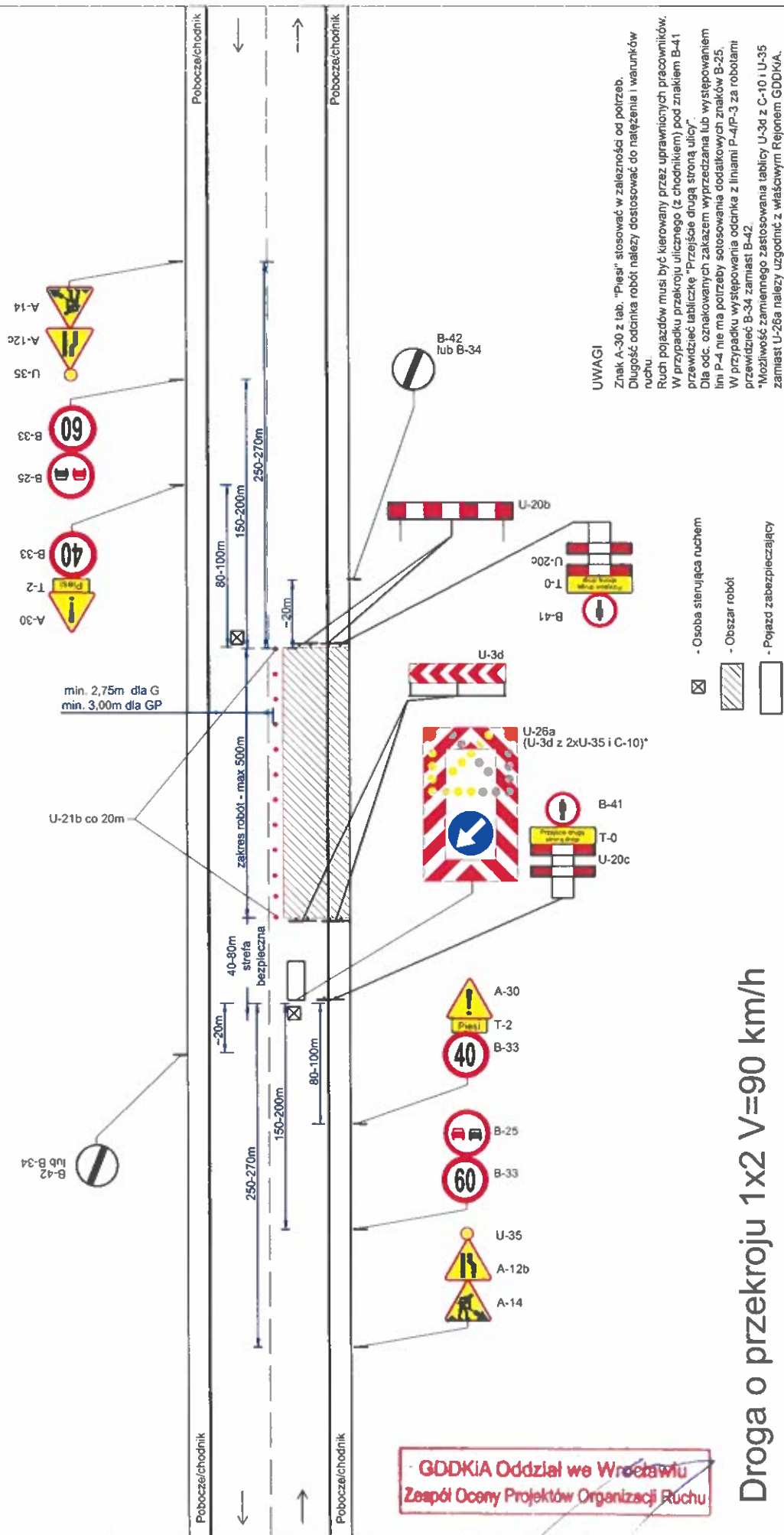
W przypadku przekroju ulicznego (z chodnikiem) pod znakiem B-41 przewidzieć tabliczkę "Przejście droga strona ulicy".

\*Możliwość zamianienia zastosowania tablicy U-3d z C-10 i U-35 zamiast U-26a należy uzgodnić z właściwym Rejonem GDDKiA.

GDDKiA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

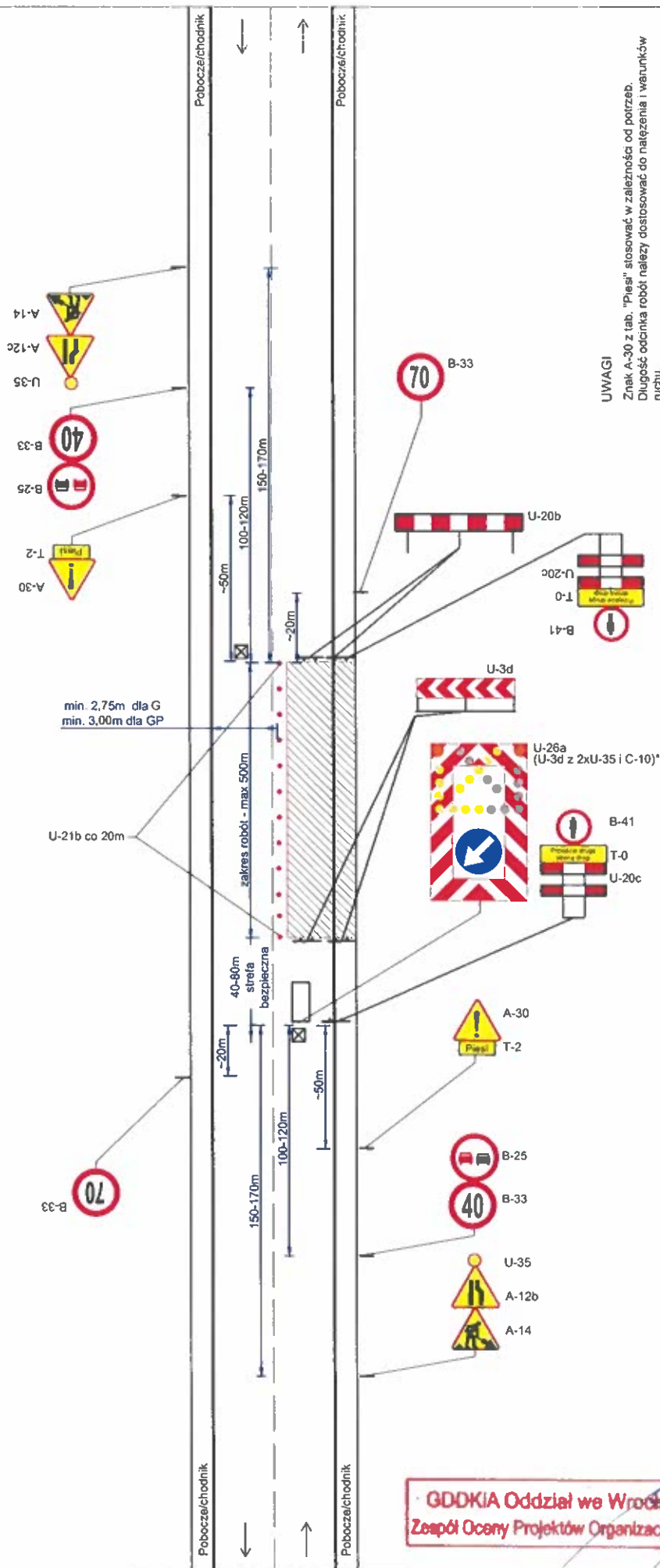
Droga o przekroju 1x2 V=70 km/h

Rys 58 Roboty krótko trwające wymagające zajęcia pobocza/chodnika oraz pasa ruchu



Droga o przekroju 1x2 V=90 km/h

Rys 58a Roboty krótko trwające wymagające zajęcia pobocza/chodnika oraz pasa ruchu



#### UWAGI

Znak A-30 z tab. "Piesi" stosować w zależności od potrzeb.  
Długość odcinka robót należy dostosować do natężenia i warunków ruchu.  
Ruch pojazdów musi być kierowany przez uprawnionych pracowników.  
W przypadku przekroju ulicznego (z chodnikiem) pod znakiem B-41 przewidzieć tabliczkę "Przejdź drugą stroną ulicy".  
Dla odc. oznakowanych zakazem wyprzedzania lub występowania linii P-4 nie ma potrzeby stosowania dodatkowych znaków B-25.  
W przypadku występowania odcinka z liniami P-4/P-3 za robotami przewidzieć B-34 zamiast B-42.  
\*Możliwość zamiennego zastosowania tablicy U-3d z C-10 i U-35 zamiast U-26a należy uzgodnić z właściwym Rejonem GDDKiA.

☒ - Osoba sterująca ruchem

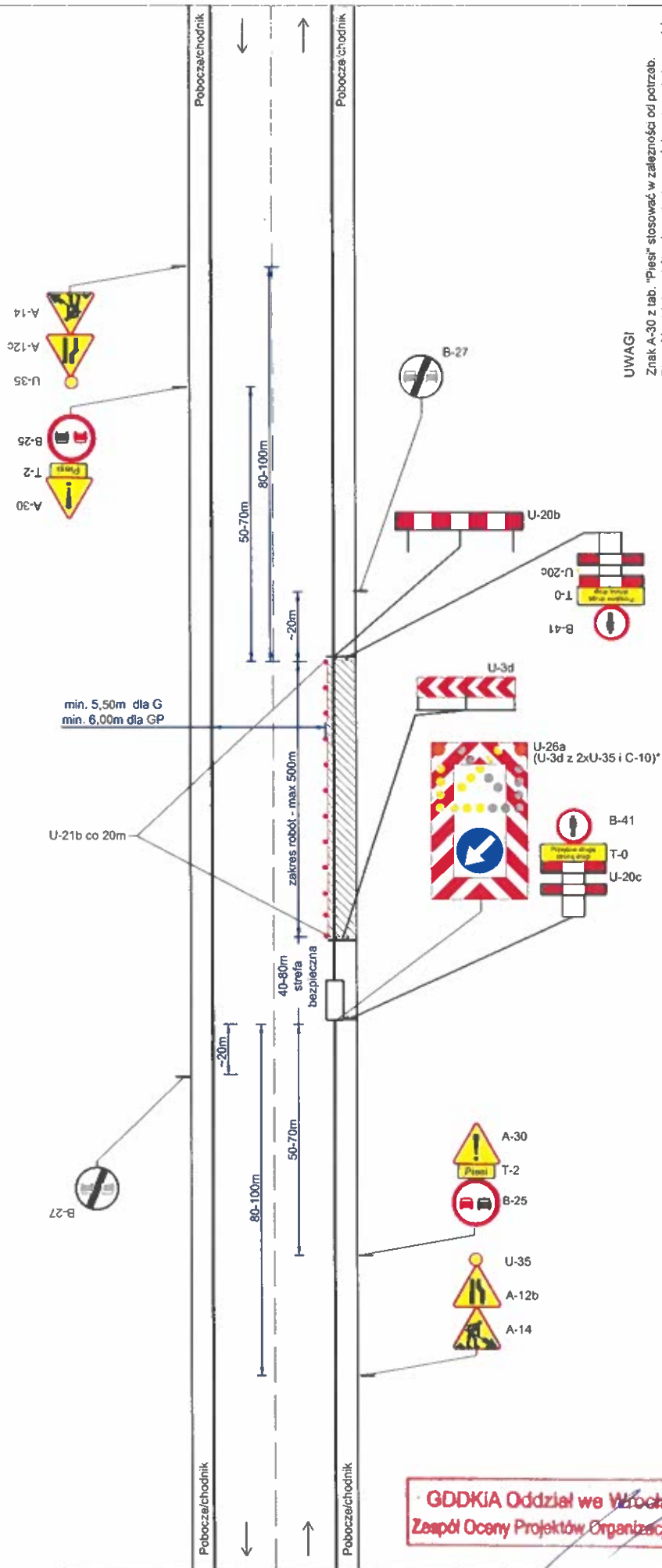
▨ - Obszar robót

□ - Pojazd zabezpieczający

GDDKiA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga o przekroju 1x2 V=70 km/h

Rys 59 Roboty krótko trwające wymagające zajęcia pobocza/chodnika oraz części pasa ruchu



#### UWAGI

Znak A-30 z tab. "Pies" stosować w zależności od potrzeb.  
Długość odcinka robót należy dostosować do natężenia i warunków ruchu.

W przypadku przekroju ulicznego (z chodnikiem) pod znakiem B-41 przewidzieć tabliczkę "Przebieg drugą stroną ulicy".

Dla odc. oznakowanych zakazem wyprzedzania lub występowaniem linii P-4 nie ma potrzeby stosowania dodatkowych znaków B-25.

W przypadku występowania odcinka z liniami P-4/P-3 za robotami przewidzieć nie ustawiać znaków B-27.

\*Możliwość zamiennego zastosowania tablicy U-3d z C-10 i U-35 zamiast U-26a należy uzgodnić z właściwym Rejonem GDDKiA.

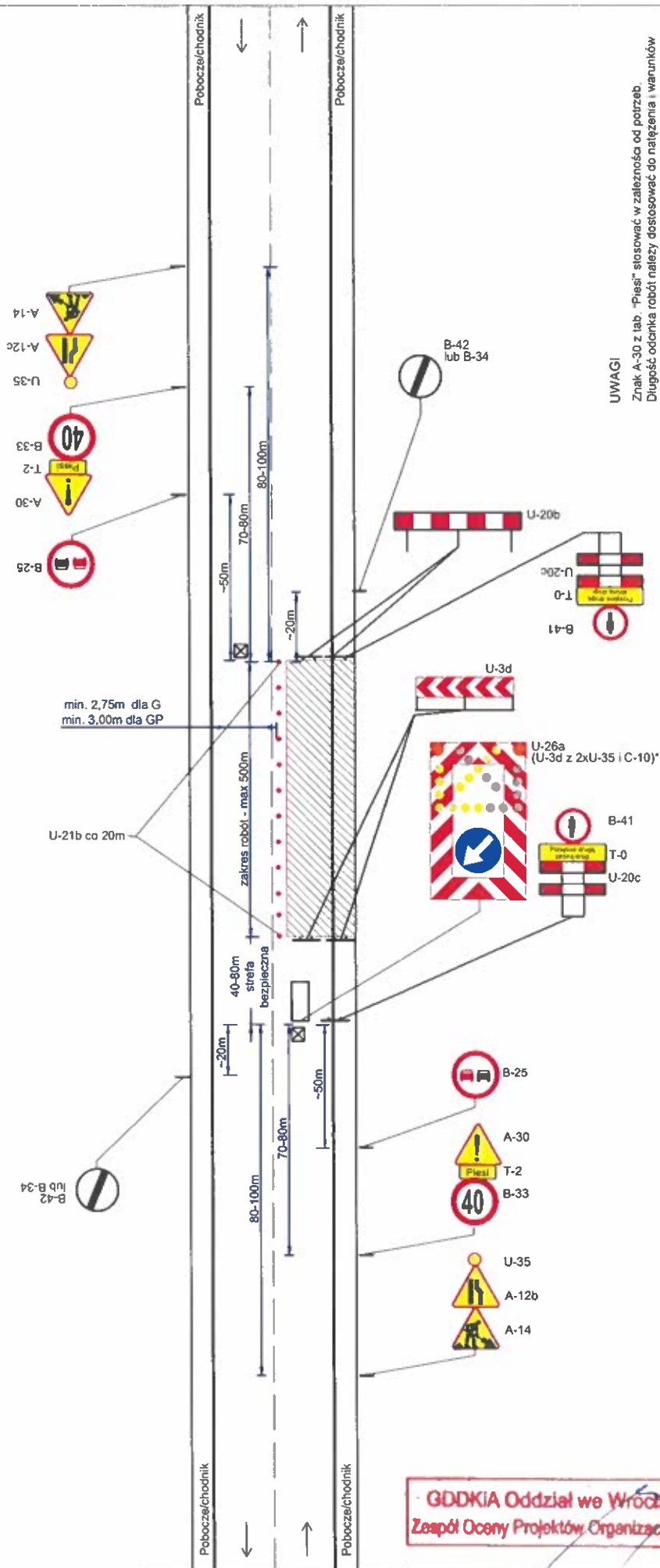
- Obszar robót

- Pojazd zabezpieczający

GDDKiA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga o przekroju 1x2 V=50/60 km/h

# Rys 60 Roboty krótko trwające wymagające zajęcia pobocza/chodnika oraz pasa ruchu



## UWAGI

Znak A-30 z tab. "Pies" stosować w zależności od potrzeb. Długość odcinka robót należy dostosować do natężenia i warunków ruchu.

Ruch pojazdów musi być kierowany przez uprawnionych pracowników. W przypadku przekroju ulicznego (z chodnikiem) pod znakiem B-41 przewidzieć tabliczkę "Przejeżdżającą drugą stroną ulicy".

Dla odc. oznakowanych zakazem wyprzedzania lub występowaniem linii P-4 nie ma potrzeby stosowania dodatkowych znaków B-25. W przypadku występowania odcinka z liniami P-4/P-3 za robotami przewidzieć B-34 zamiast B-42.

\*Możliwość zamiennego zastosowania tablicy U-3d z C-10 i U-35 zamiast U-26a należy uzgodnić z właściwym Rejonem GDDKiA.

☒ - Osoba sterująca ruchem

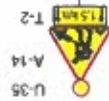
▨ - Obszar robót

□ - Pojazd zabezpieczający

GDDKiA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga o przekroju 1x2 V=50/60 km/h

Rys 60a Roboty krótko trwające, prowadzone poza poboczem/chodnikiem



GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Przewidzieć stosowne wygrozdzenie prac urządzeniami BRD  
i tablicami U-20 lub taśmami U-22.

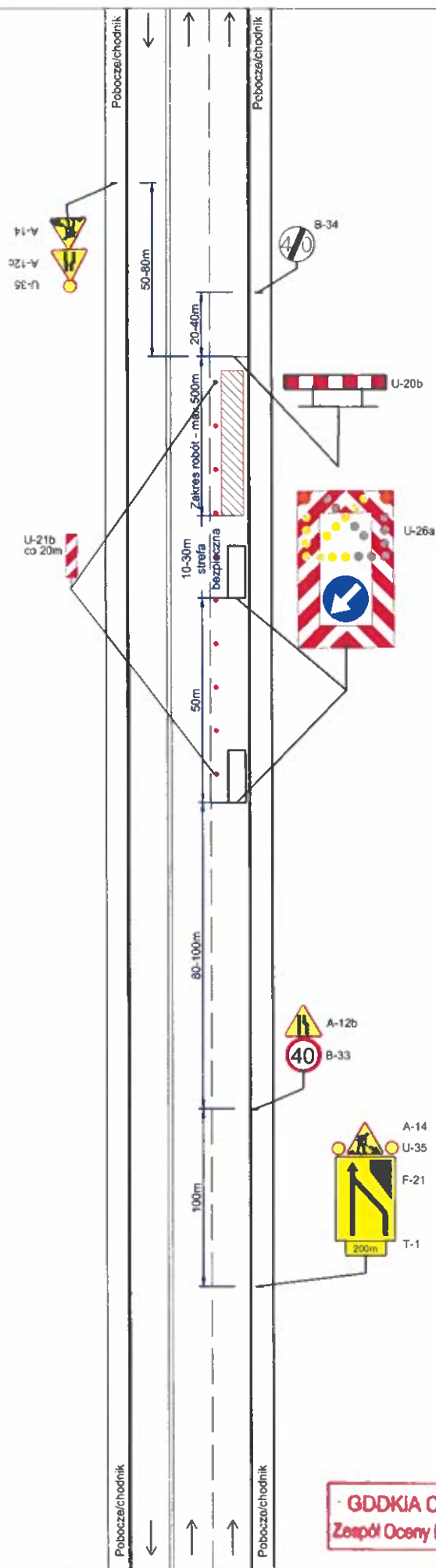
min. 3m lub za rowem drogowym/barierami ochronnymi

#### UWAGI

Zgodnie ze schematem można wykonywać prace poza poboczem/chodnikiem drogi w odległości min 3m od krawędzi jezdni /lub za rowem /barierami drogowymi zlokalizowanym przy drodze. Możliwość zastosowania schematu i typu wygrozdzenia w danej lokalizacji należy uzgodnić z właściwym Rejonem GDDKIA.

Droga o przekroju 1x2 V=50-90 km/h

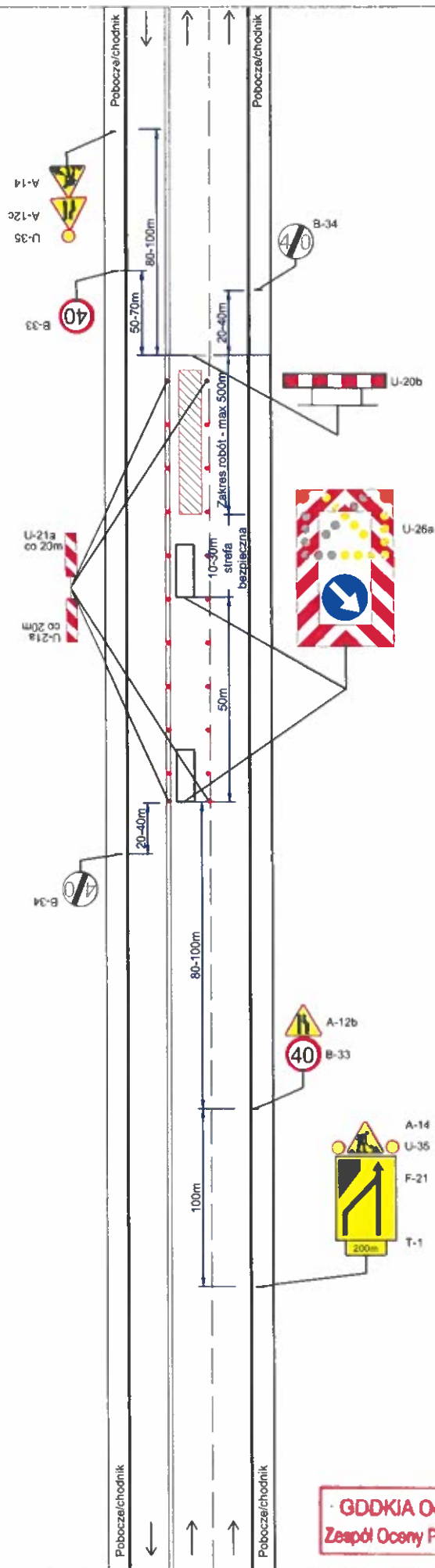
Rys 61 Roboty krótko trwające, zajęcie prawego pasa ruchu



GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga o przekroju 2+1 V=50/60 km/h

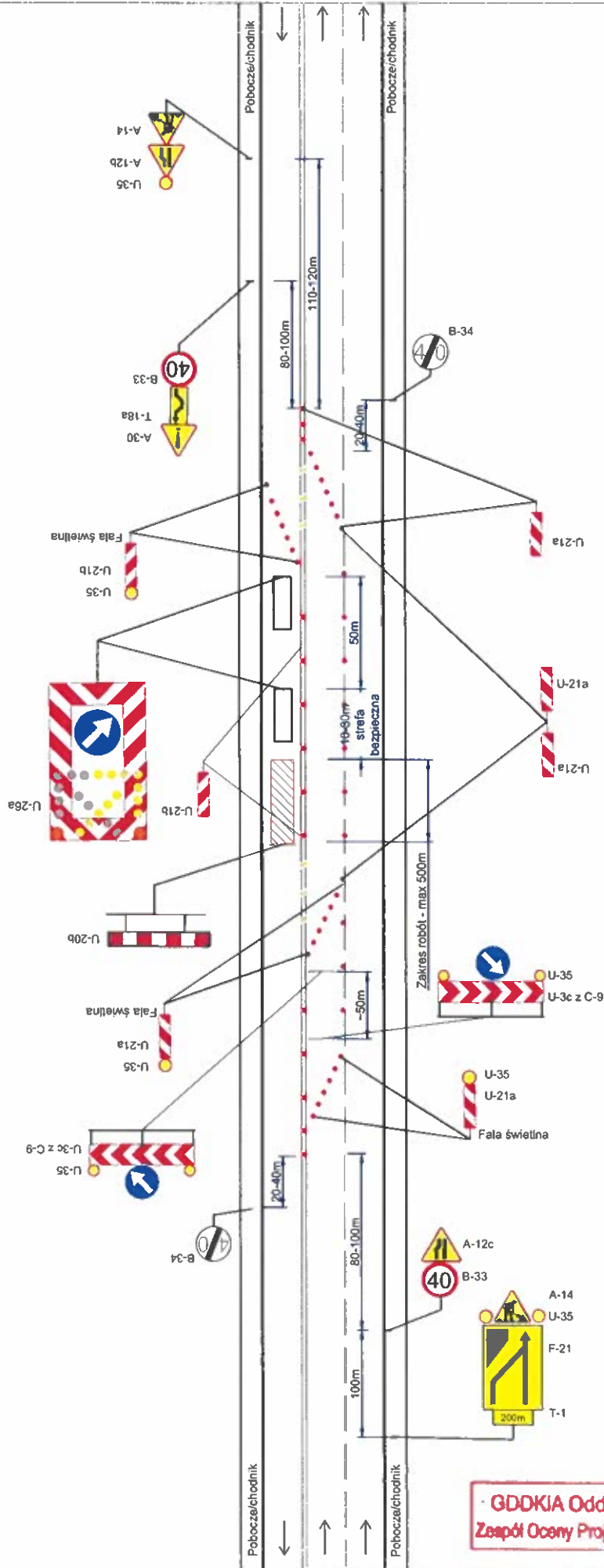
Rys 62 Roboty krótko trwające, zajęcie środkowego pasa ruchu



GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga o przekroju 2+1 V=50/60 km/h

### Rys 63 Roboty krótko trwające, zajęcie lewego pasa ruchu



**UWAGI**  
Tablice U-21 na odc. prostych przewidzieć w odległościach co 20m, na skosach i lukach w rozstawie co 5-10m. Fałę świetlną przewidzieć w rozstawie co 3-5m.  
Zapewnić przejeźdźność pojazdów miarodajnych poruszających się drogą.

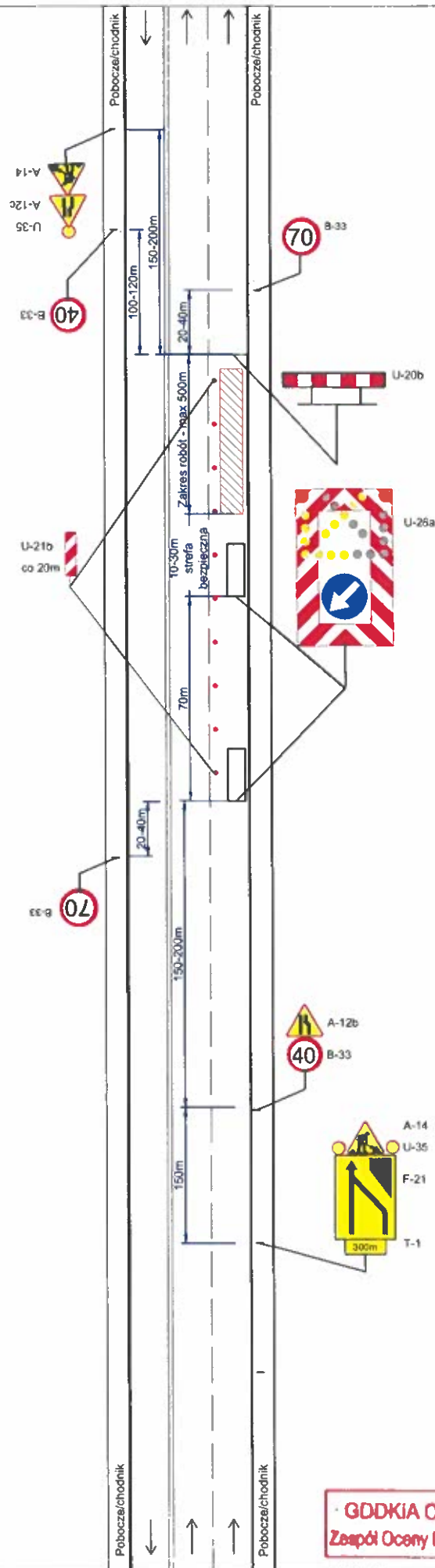
- Obszar robót

- Pojazd zabezpieczający

## Droga o przekroju 2+1 V=50/60 km/h

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

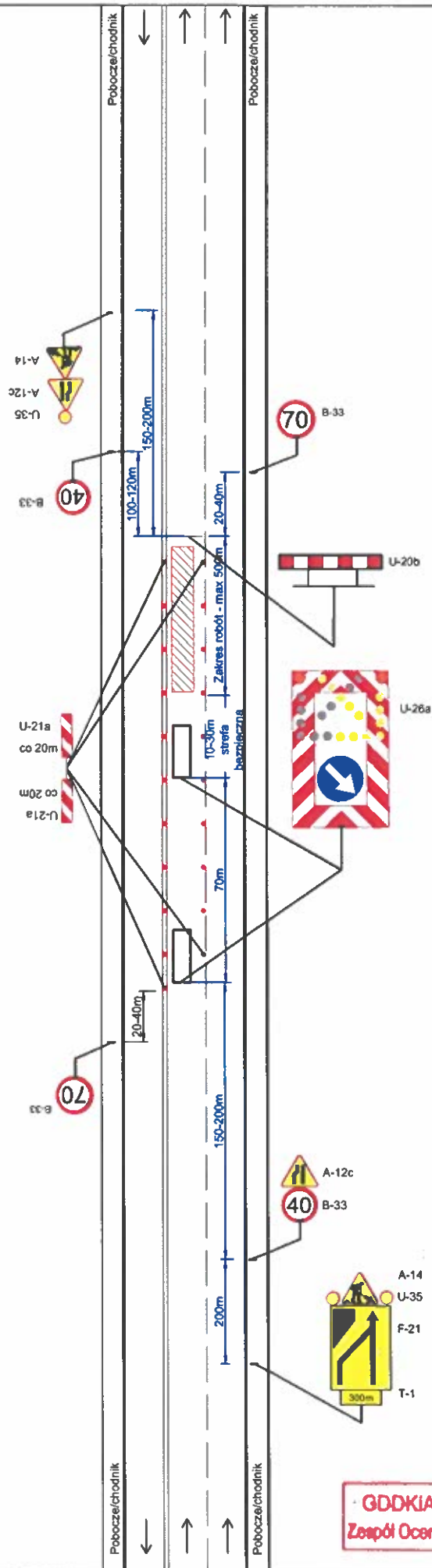
### Rys 64 Roboty krótko trwające, zajęcie prawego pasa ruchu



GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga o przekroju 2+1 V=70 km/h

Rys 65 Roboty krótko trwające, zajęcie środkowego pasa ruchu



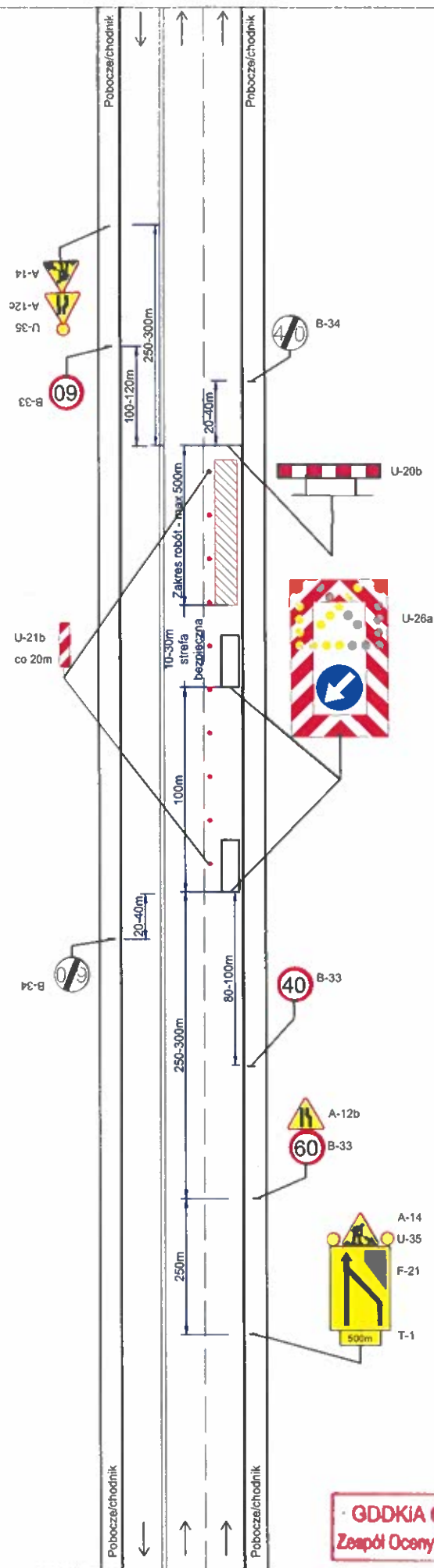
GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga o przekroju 2+1 V=70 km/h

☐ - Pojazd zabezpieczający

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

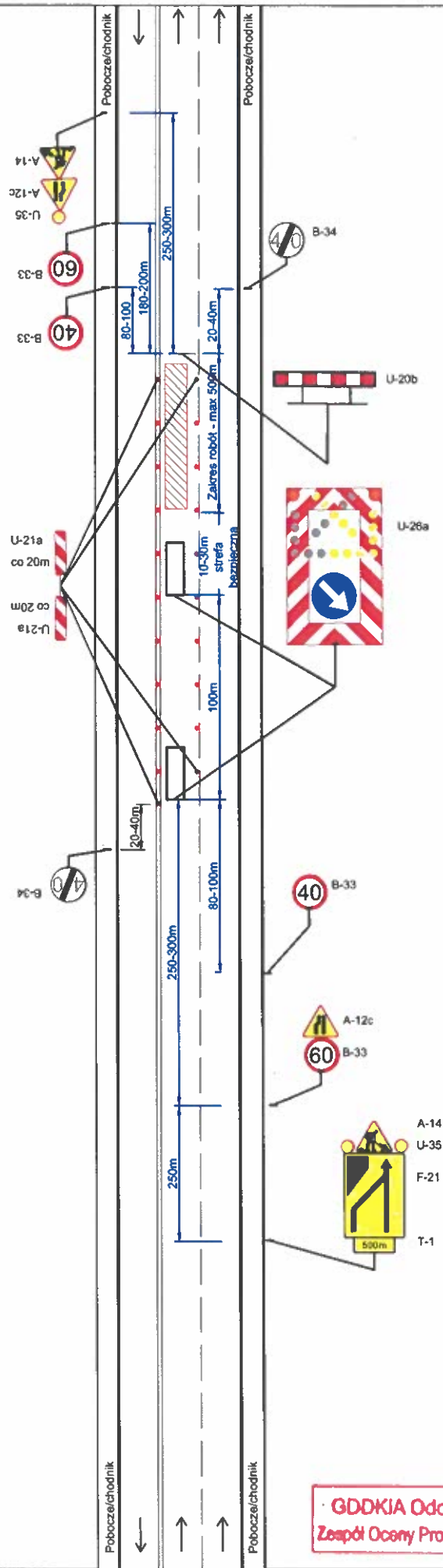
Rys 67 Roboty krótko trwające, zajęcie prawego pasa ruchu



GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga o przekroju 2+1 V=90 km/h

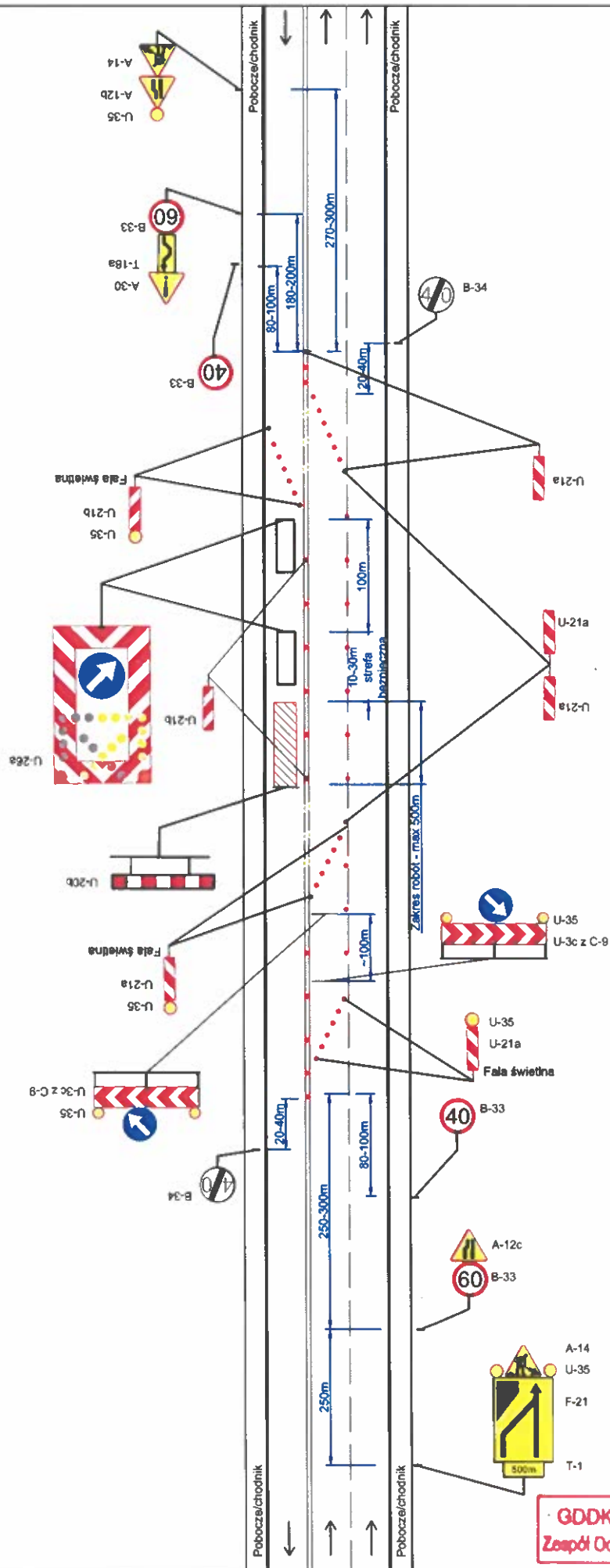
Rys 68 Roboty krótko trwające, zajęcie środkowego pasa ruchu



GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga o przekroju 2+1 V=90 km/h

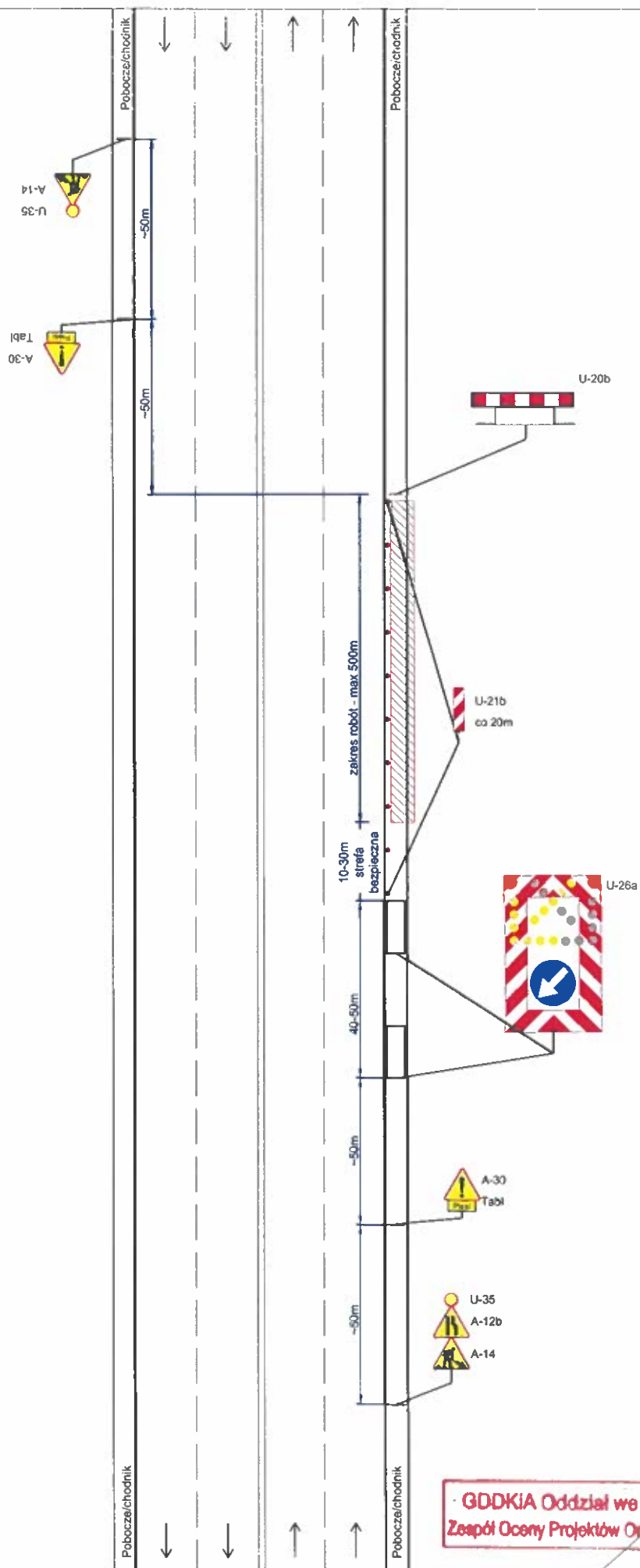
### Rys 69 Roboty krótko trwające, zajęcie lewego pasa ruchu



Droga o przekroju 2+1 V=90 km/h

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

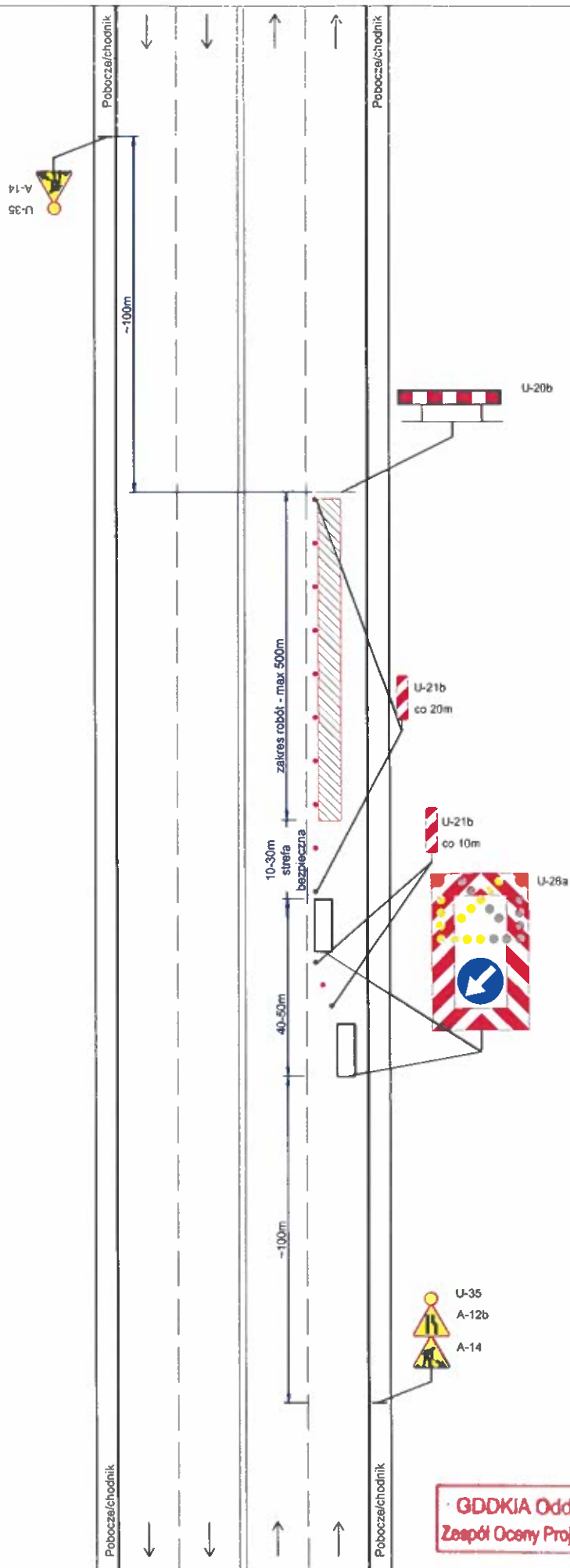
Rys 70 Roboty krótko trwające, zajęcie pobocza



GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga o przekroju 2x2 (bez pasa rozdzielającego) V=50/60 km/h

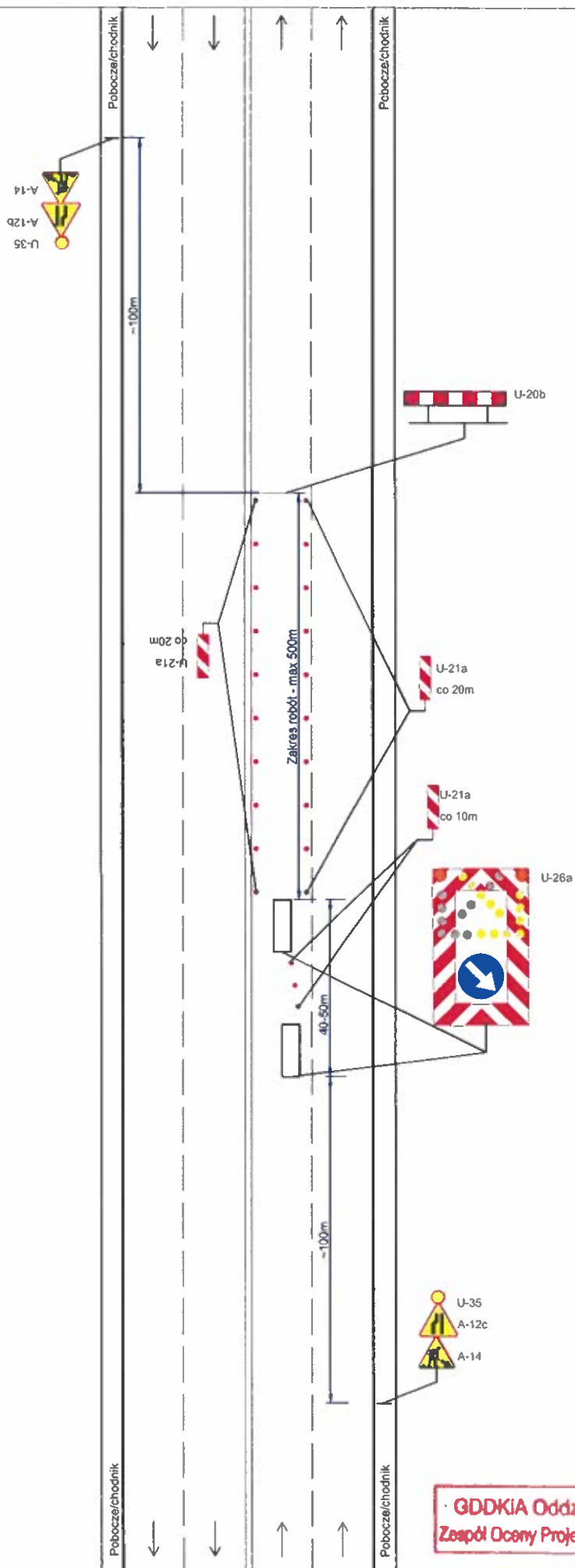
Rys 71 Roboty krótko trwające, zajęcie prawego pasa ruchu



GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga o przekroju 2x2 (bez pasa rozdziálu) V=50/60 km/h

Rys 72 Roboty krótko trwające, zajęcie lewego pasa ruchu



GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga o przekroju 2x2 (bez pasa rozdzielającego) V=50/60 km/h

# Rys 73a Roboty krótko trwające proste skrzyżowanie/ zjazd pub.

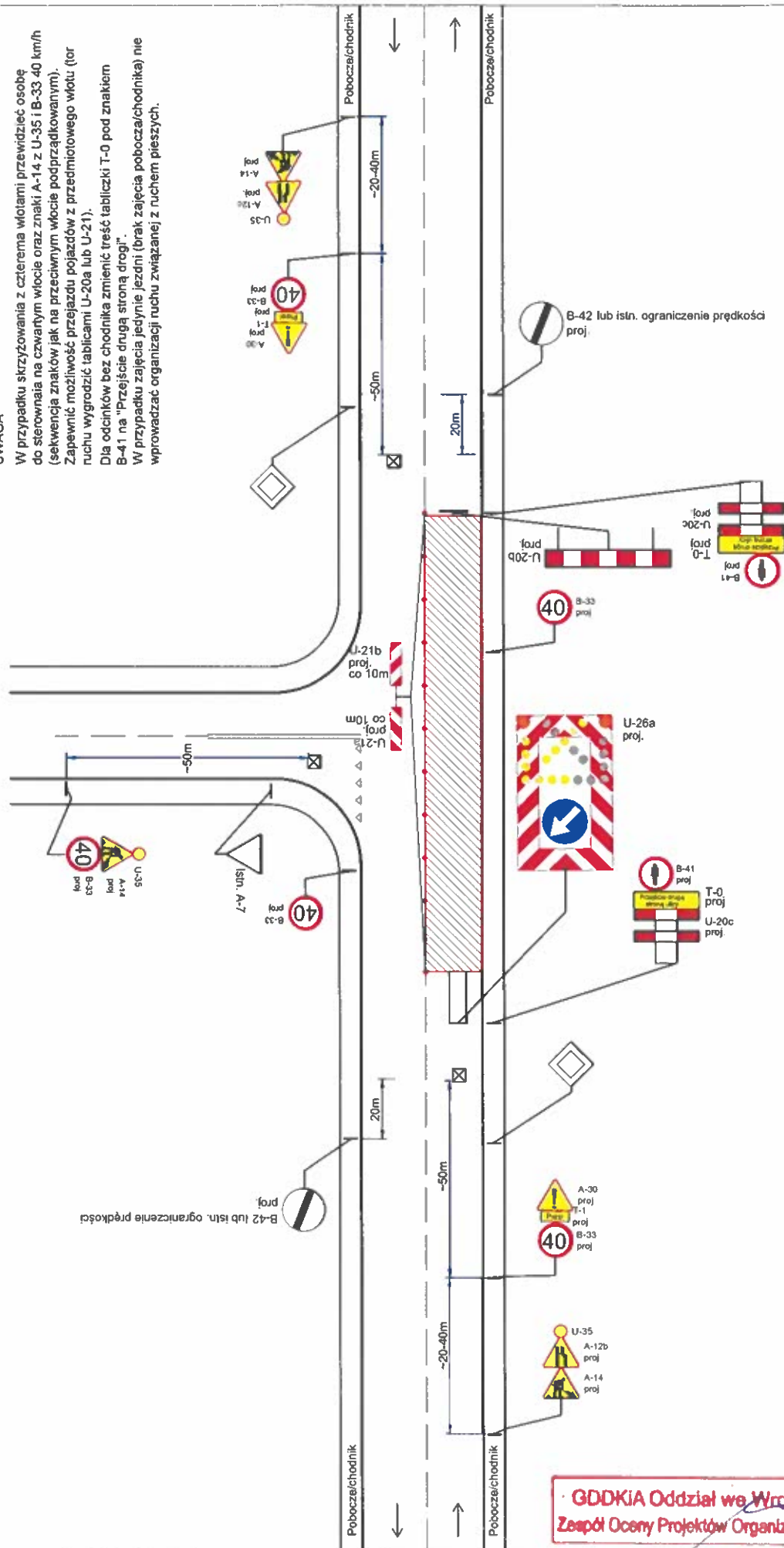
## UWAGA

W przypadku skrzyżowania z czterema wiołami przewidzieć osobę do sterowania na czwartym wiole oraz znaki A-14 z U-35 i B-33 40 km/h (sekwencja znaków jak na przeciwnym wiole podprzaskowanym).

Zapewnić możliwość przejazdu pojazdów z przedmiotowego wiołu (tor ruchu wygrodzić tablicami U-20a lub U-21).

Dla odcinków bez chodnika zmienić treść tabliczki T-0 pod znakiem B-41 na "Przebieg drugą stroną drogi".

W przypadku zajęcia jedynie jezdni (brak zajęcia pobocza/chodnika) nie wprowadzać organizacji ruchu związanej z ruchem pieszych.



GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga o przekroju 1x2 V=50/60 km/h;

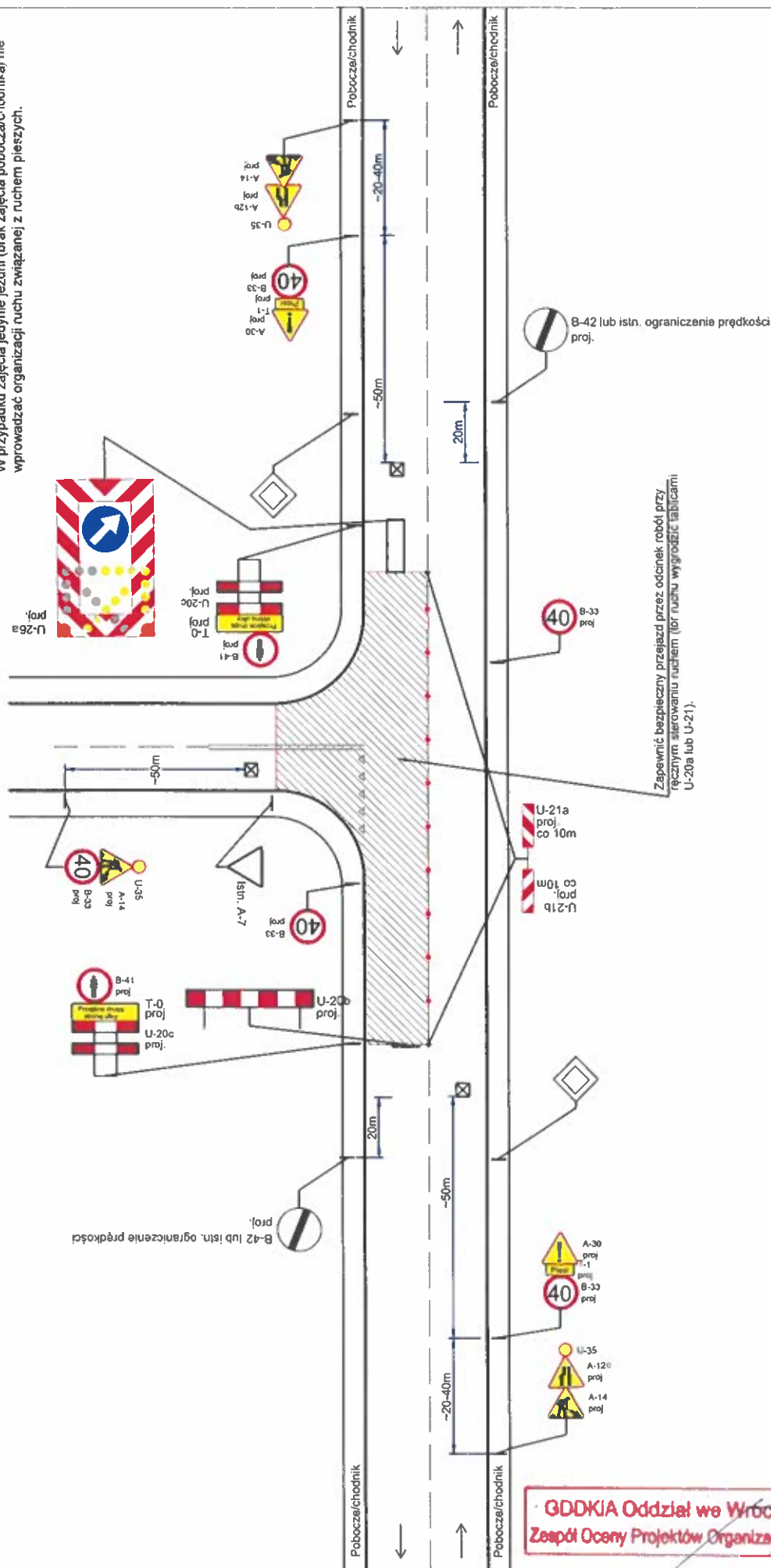
# Rys 73b Roboty krótko trwające proste skrzyżowanie/ zjazd pub.

## UWAGA

W przypadku skrzyżowania z czterema wiołami przewidzieć osobę do sterowania na czwartym wiole oraz znaki A-14 z U-35 i B-33 40 km/h (sekwencja znaków jak na przeciwnym wiole podprzaskowywanym).  
Zapewnić możliwość przejazdu pojazdów z przeciwnego wiołu (tor ruchu wygrodzić tablicami U-20a lub U-21).

Dla odcinków bez chodnika zmienić treść tabliczki T-0 pod znakiem B-41 na "Przebiecie drugą stroną drogi".

W przypadku zajęcia jedynie jezdni (brak zajęcia pobocza/chodnika) nie wprowadzać organizacji ruchu związanej z ruchem pieszych.



GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga o przekroju 1x2 V=50/60 km/h;

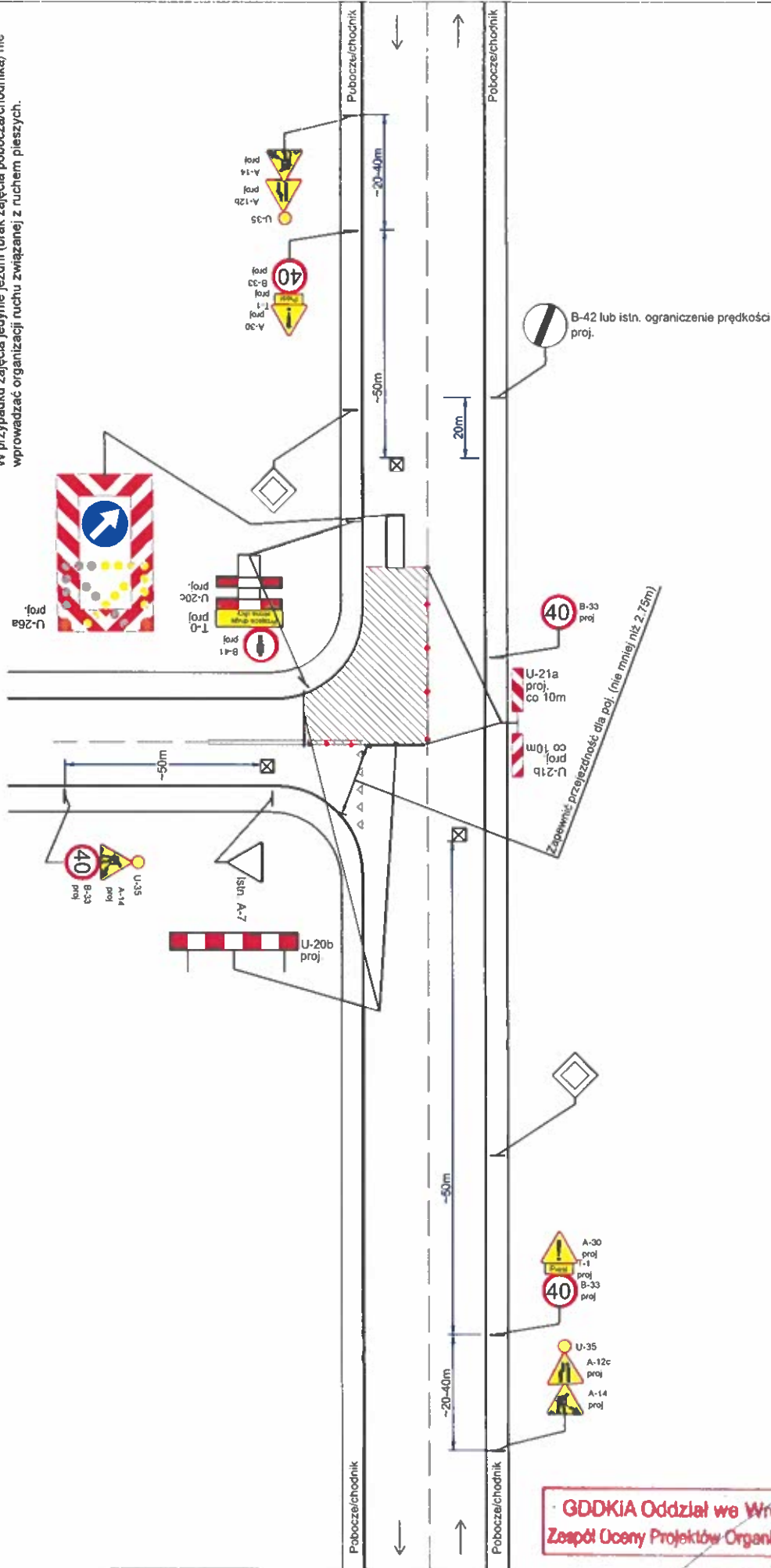
# Rys 73c Roboty krótko trwające proste skrzyżowanie/ zjazd pub.

## UWAGA

W przypadku skrzyżowania z czterema wlotami przewidzieć osobę do sterowania na czwartym wlocie oraz znaki A-14 z U-35 i B-33 40 km/h (sekwencja znaków jak na przeciwnym wlocie podprzadkowanym). Zapewnić możliwość przejazdu pojazdów z przedmiotowego wlotu (tor ruchu wygrodzić tablicami U-20a lub U-21).

Dla odcinków bez chodnika zmienić treść tabliczki T-0 pod znakiem B-4.1 na "Przejście drugą stroną drogi".

W przypadku zajęcia jedynie jezdni (brak zajęcia pobocza/chodnika) nie wprowadzać organizacji ruchu związanej z ruchem pieszych.



Droga o przekroju 1x2 V=50/60 km/h;

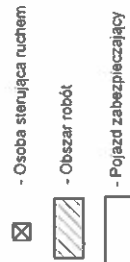
do sterowania na czwartym wlocie oraz znaki A-14 z U-35 i B-33 40 km/h

W przypadku skrzyżowania z czterema wlotami przewidziane osobę do sterowania na czwartym wlocie oraz znaki A-14 z B-33 lub B-34 40 km/h (sekwencja znaków jak na przeciwnym wlocie podprzadkowanym).

Zapewnić mozliwosc przejazdu pojazdow z przedmiotowego wlotu (tor ruchu wygrodzic tablicami U-20a lub U-21).

Dla odcinków bez chodnika zmienić treść tabliczki T-0 pod znakiem B-41 na "Przejdźcie drugą stroną drogi".

W przypadku zajęcia jedynie jezdni (brak zajęcia pobocza/chodnika) nie wprowadzać organizacji ruchu związanej z ruchem pieszych.



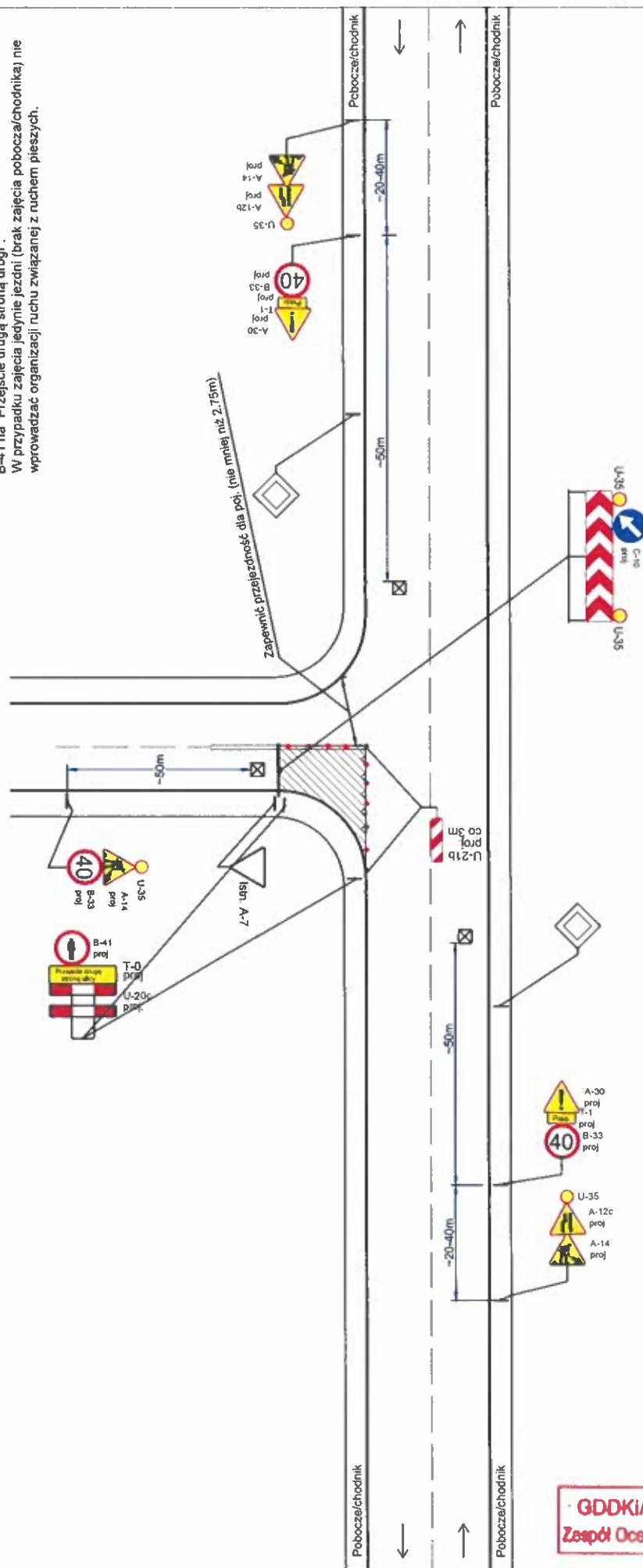
GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

# Rys 73e Roboty krótko trwające proste skrzyżowanie/ zjazd pub.

## UWAGA

W przypadku skrzyżowania z czterema wlotami przewidzieć osobę do sterowania na czwartym wlocie oraz znaki A-14 z U-35 i B-33 40 km/h (sekwencja znaków jak na przeciwnym wlocie podprzaskowywanym).  
Zapewnić możliwość przejazdu pojazdów z przedmiotowego wlotu (tor ruchu wygrodzić tablicami U-20a lub U-21).

Dla odcinków bez chodnika zmienić treść tabliczki T-0 pod znakiem B-41 na "Przejdźcie drugą stroną drogi".  
W przypadku zajęcia jedynie jezdni (brak zajęcia pobocza/chodnika) nie wprowadzać organizacji ruchu związanej z ruchem pieszych.



- ☒ - Osoba sterująca ruchem
- ☐ - Obszar robót
- ☐ - Pojazd zabezpieczający

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga o przekroju 1x2 V=50/60 km/h;

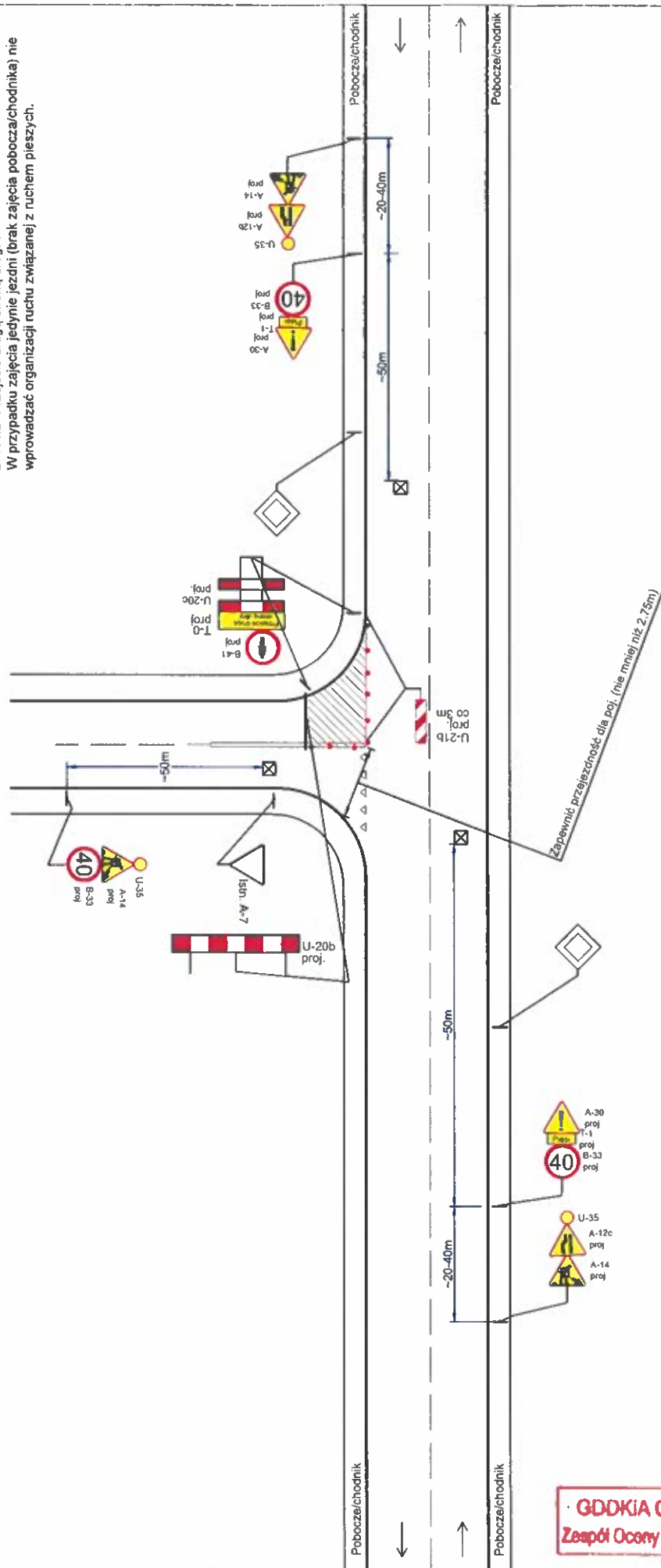
# Rys 73f Roboty krótko trwające proste skrzyżowanie/ zjazd pub.

## UWAGA

W przypadku skrzyżowania z czterema wlotami przewidzieć osobę do sterowania na czwartym wlocie oraz znaki A-14 z U-35 i B-33 40 km/h (sekwencja znaków jak na przeciwnym wlocie podprzodkowanym).  
Zapewnić możliwość przejazdu pojazdów z przedmiotowego wlotu (tor ruchu wygrodzić tablicami U-20a lub U-21).

Dla odcinków bez chodnika zmienić treść tabliczki T-0 pod znakiem B-41 na "Przejdźcie drugą stronę drogi".

W przypadku zajęcia jedynie jezdni (brak zajęcia pobocza/chodnika) nie wprowadzać organizacji ruchu związanej z ruchem pieszych.



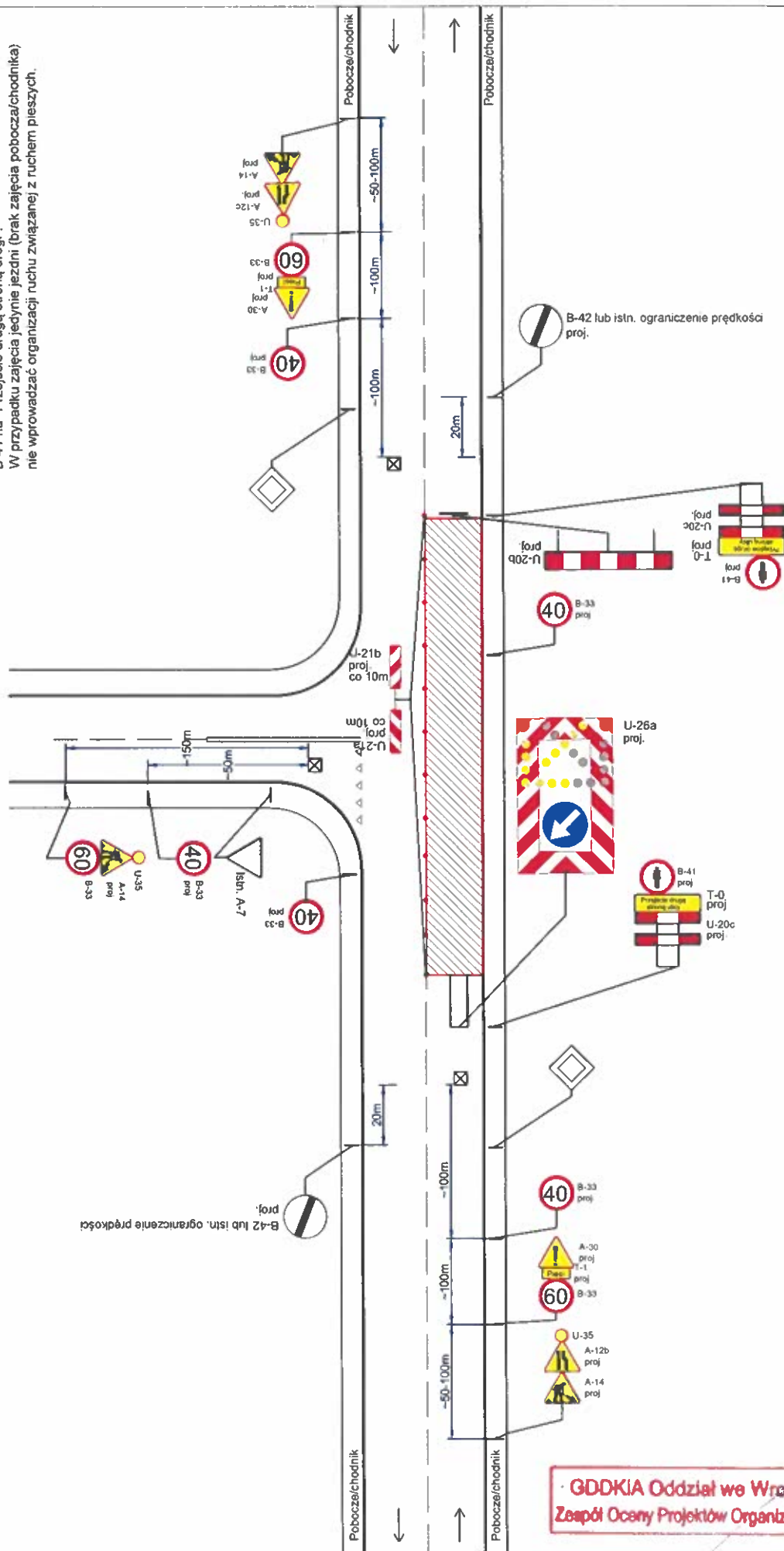
- ☒ - Osoba sterująca ruchem
- ☒ - Obszar robót
- ☐ - Pojazd zabezpieczający

GDDKiA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga o przekroju 1x2 V=50/60 km/h;

# Rys 74a Roboty krótko trwające proste skrzyżowanie/ zjazd pub.

**UWAGA**  
 W przypadku skrzyżowania z czterema wlotami przewidzieć osobę do sterowania na czwartym wlocie oraz znaki A-14 z U-35 i B-33 40/60 km/h (sekwencja znaków jak na przeciwnym wlocie podprzędkowanym). Zapewnić możliwość przejazdu pojazdów z przedmiotowego wlotu (tor ruchu wygrodzić tablicami U-20a lub U-21). Dla odcinków bez chodnika zmienić treść tabliczki T-0 pod znakiem B-41 na "Przejdźcie drugą stronę drogi".  
 W przypadku zajęcia jedynie jezdni (brak zajęcia pobocza/chodnika) nie wprowadzać organizacji ruchu związanej z ruchem pieszych.



GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
 Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

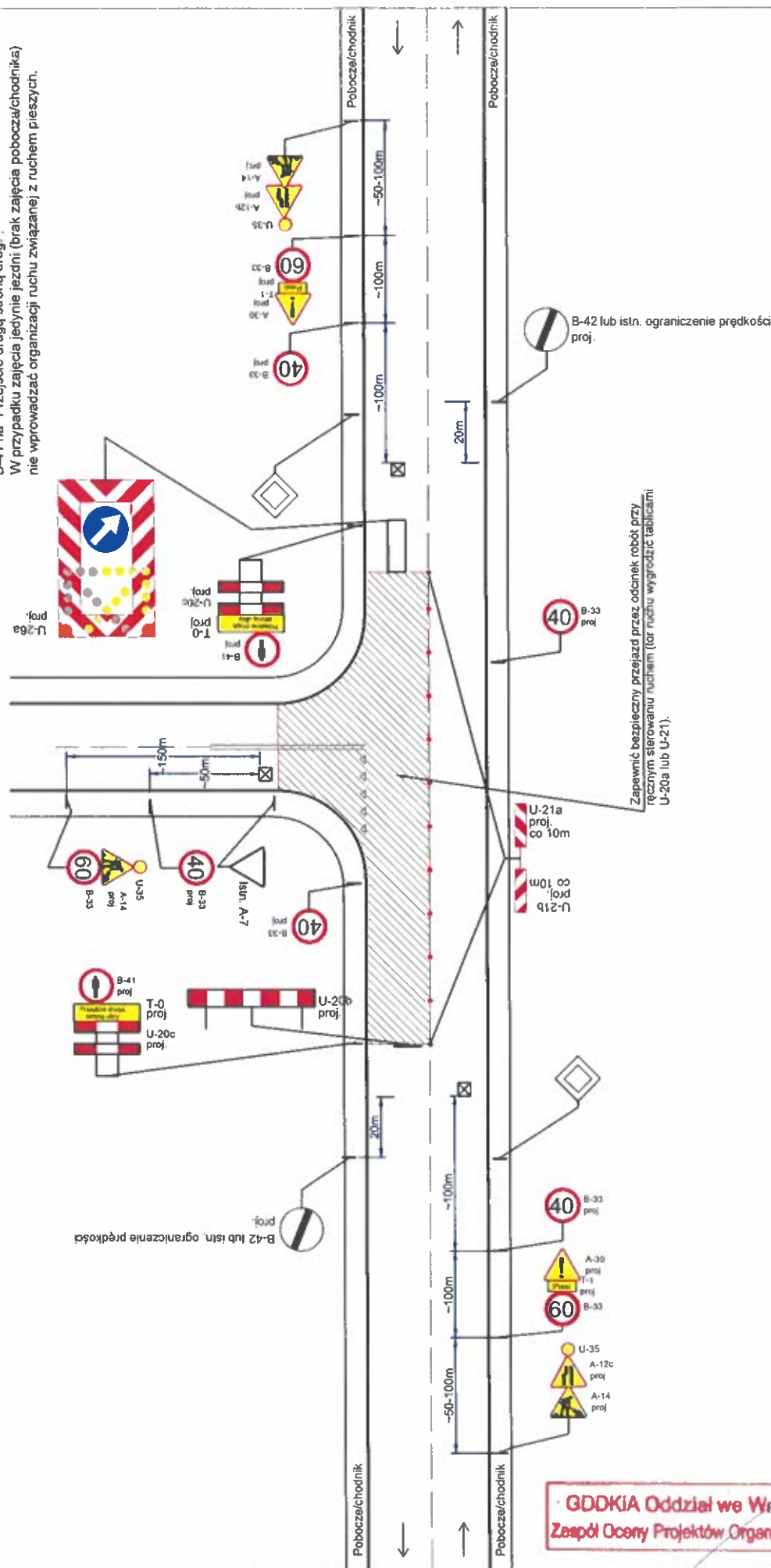
Droga o przekroju 1x2  $V=90$  km/h;

# Rys 74b Roboty krótko trwające proste skrzyżowanie/ zjazd pub.

## UWAGA

W przypadku skrzyżowania z czterema wiołami przewidzieć osobę do sterowania na czwartym wiole oraz znaki A-14 z U-35 i B-33 40/60 km/h (sekwencja znaków jak na przeciwnym wiole podprzodkowym). Zapewnić możliwość przejazdu pojazdów z przedmiotowego wiołu (tor ruchu wygrodzić tablicami U-20a lub U-21).

Dla odcinków bez chodnika zmienić treść tabliczki T-0 pod znakiem B-41 na "Przejdźcie drugą stronę drogi".  
W przypadku zajęcia jedynie jezdni (brak zajęcia pobocza/chodnika) nie wprowadzać organizacji ruchu związanej z ruchem pieszych.



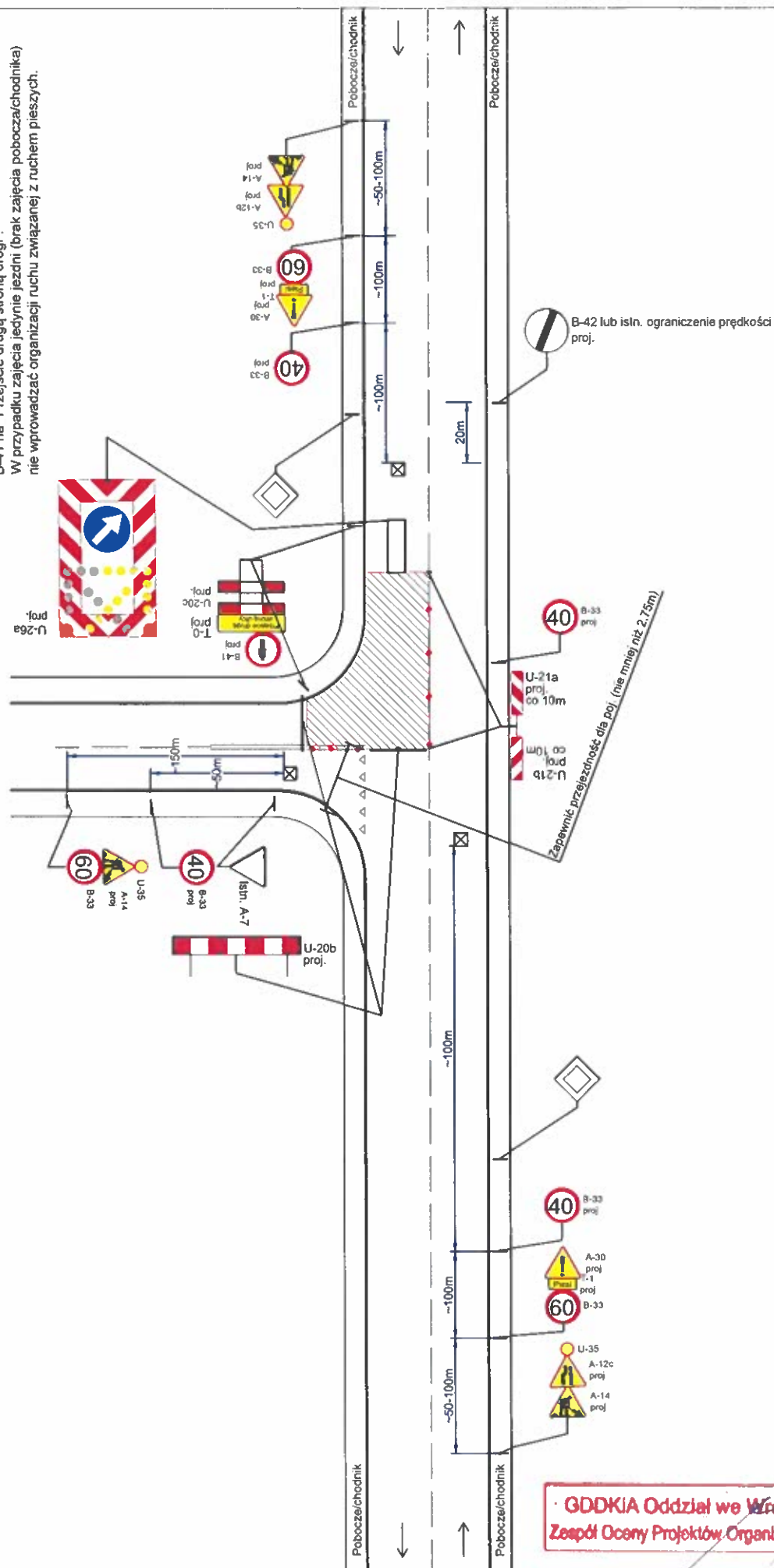
GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga o przekroju 1x2 V=90 km/h;

## UWAGA

W przypadku skrzyżowania z czterema wiołami, przewidzieć osobę do sterowania na czwartym wiole oraz znaki A-14 z U-35 i B-33 40/60 km/h (sekcja znaków jak na przeciwnym wiole podprzódkiwanym). Zapewnić możliwość przejazdu pojazdów z przedmiotowego wioła (or ruchu wygrozić tablicami U-20a lub U-21). Dla odinków bez chodnika zmienić treść tabliczki T-0 pod znakiem B-41 na "Przejsie drugą stroną drogi".

W przypadku zajęcia jedynie jedni (brak zajęcia pobocza/chodnika) nie wprowadzać organizacji ruchu związanej z ruchem pieszych.



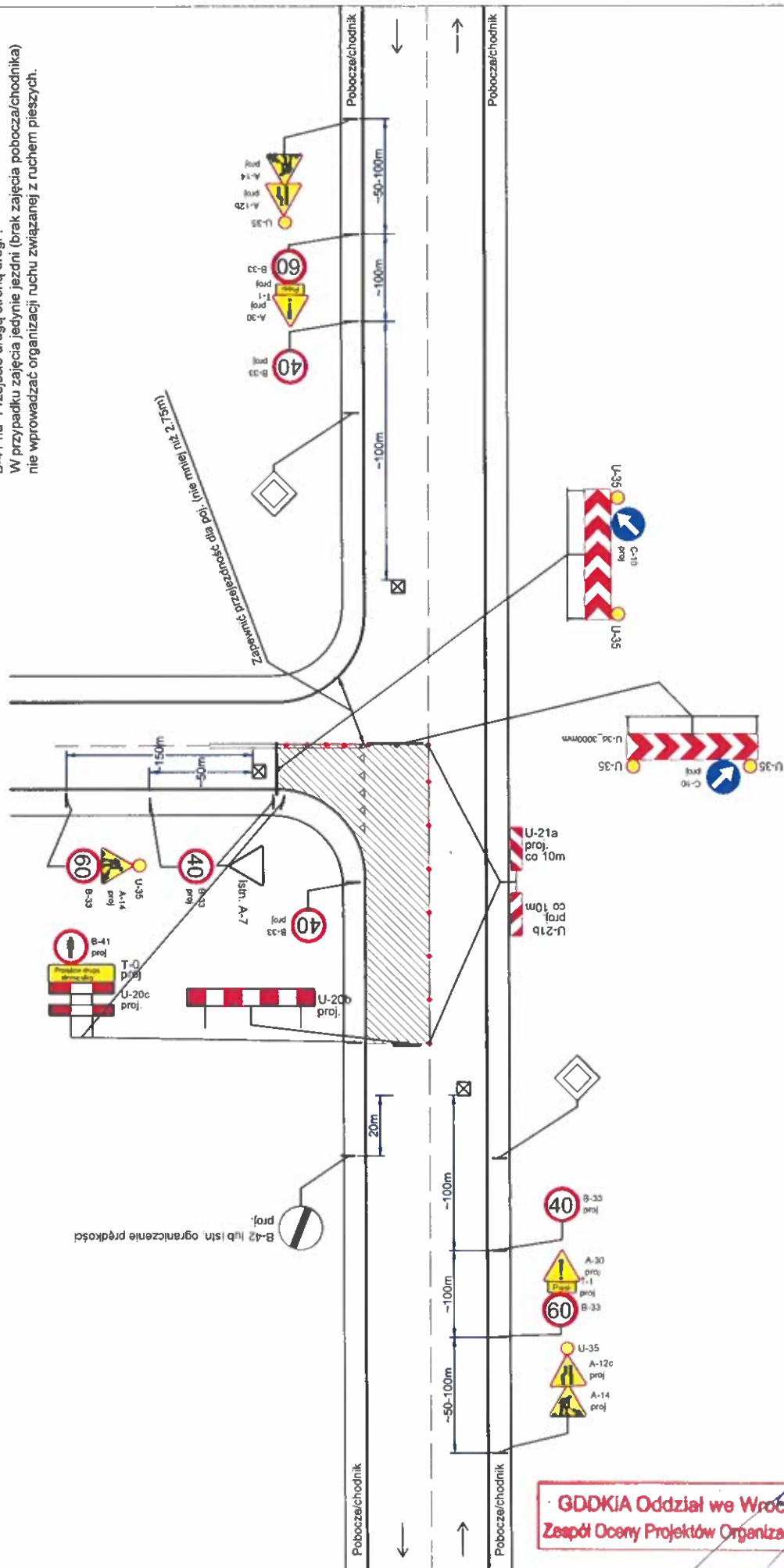
Droga o przekroju 1x2 V=90 km/h;

**GDDKIA Oddział we Wrocławiu**  
**Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu**

# Rys 74d Roboty krótko trwające proste skrzyżowanie/ zjazd pub.

## UWAGA

W przypadku skrzyżowania z czterema wlotami przewidzieć osobę do sterowania na czwartym wlocie oraz znaki A-14 z U-35 i B-33 40/60 km/h (sekwencja znaków jak na przeciwnym wlocie podprzaskowywanym). Zapewnić możliwość przejazdu pojazdów z przedmiotowego wlotu (tor ruchu wygrodzić tablicami U-20a lub U-21). Dla odcinków bez chodnika zmienić treść tabliczki T-0 pod znakiem B-41 na "Przejdźcie drugą stroną drogi".  
W przypadku zajęcia jedynie jezdni (brak zajęcia pobocza/chodnika) nie wprowadzać organizacji ruchu związanej z ruchem pieszych.



- ☒ - Osoba sterująca ruchem
- ☒ - Obszar robót
- ☐ - Pojazd zabezpieczający

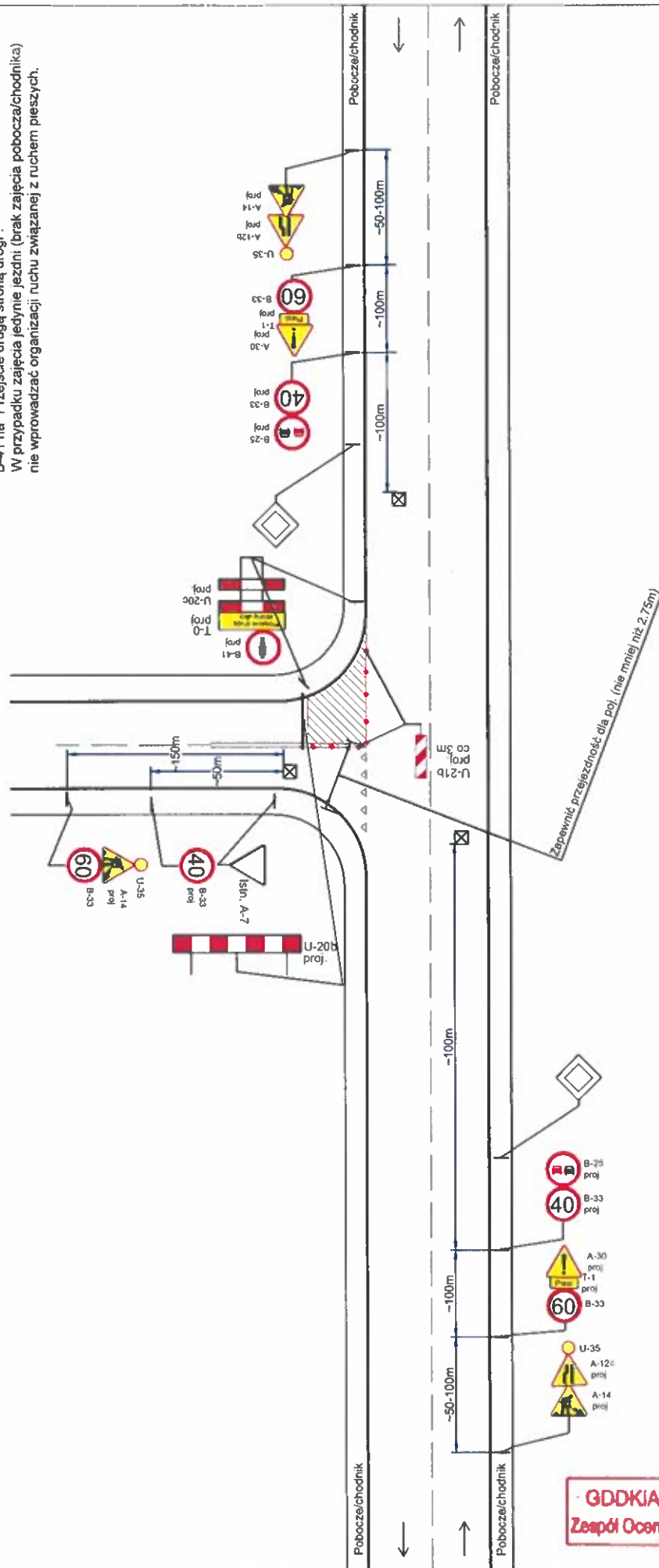
GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga o przekroju 1x2 V=90 km/h;

# Rys 74e Roboty krótko trwające proste skrzyżowanie/ zjazd pub.

## UWAGA

W przypadku skrzyżowania z czterema wlotami przewidzieć osobę do sterowania na czwartym wlocie oraz znaki A-14 z U-35 i B-33 40/60 km/h (sekwencja znaków jak na przeciwnym wlocie podprzódkowanym). Zapewnić możliwość przejazdu pojazdów z przedmiotowego wlotu (tor ruchu wygradzić tablicami U-20a lub U-21). Dla odinków bez chodnika zmienić treść tabliczki T-0 pod znakiem B-41 na "Przejdźcie drugą stroną drogi".  
W przypadku zajęcia jedynie jezdnii (brak zajęcia pobocza/chodnika) nie wprowadzać organizacji ruchu związanej z ruchem pieszych.



- ☒ - Osoba sterująca ruchem
- ☐ - Obszar robót
- ☐ - Pojazd zabezpieczający

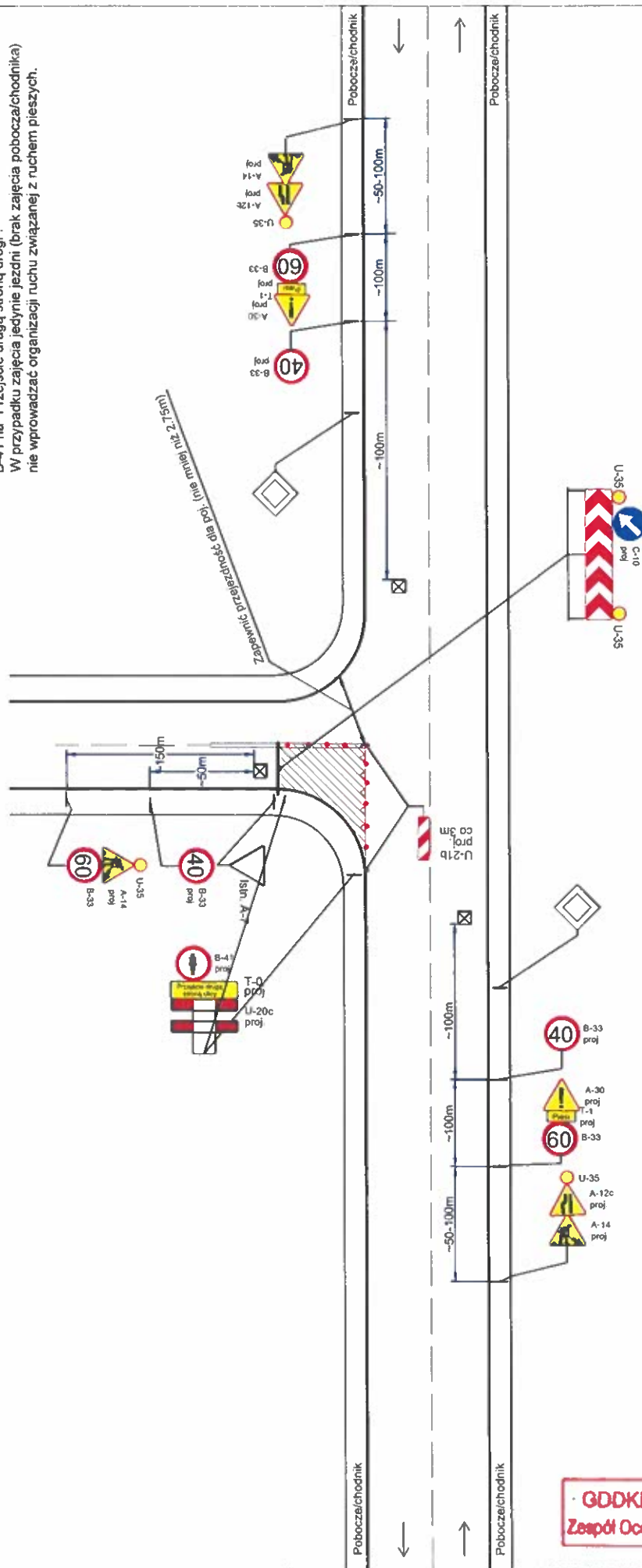
GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga o przekroju 1x2 V=90 km/h;

# Rys 74f Roboty krótko trwające proste skrzyżowanie/ zjazd pub.

## UWAGA

W przypadku skrzyżowania z czterema wlotami przewidzieć osobę do sterowania na czwartym wlocie oraz znaki A-14 z U-35 i B-33 40/60 km/h (sekwencja znaków jak na przeciwnym wlocie podprzaskokowym). Zapewnić możliwość przejazdu pojazdów z przedmiotowego wlotu (tor ruchu wygrodzić tablicami U-20a lub U-21). Dla odcinków bez chodnika zmienić treść tabliczki T-0 pod znakiem B-41 na "Przejdźcie drugą stroną drogi".  
W przypadku zajęcia jedynie jezdnii (brak zajęcia pobocza/chodnika) nie wprowadzać organizacji ruchu związanej z ruchem pieszych.



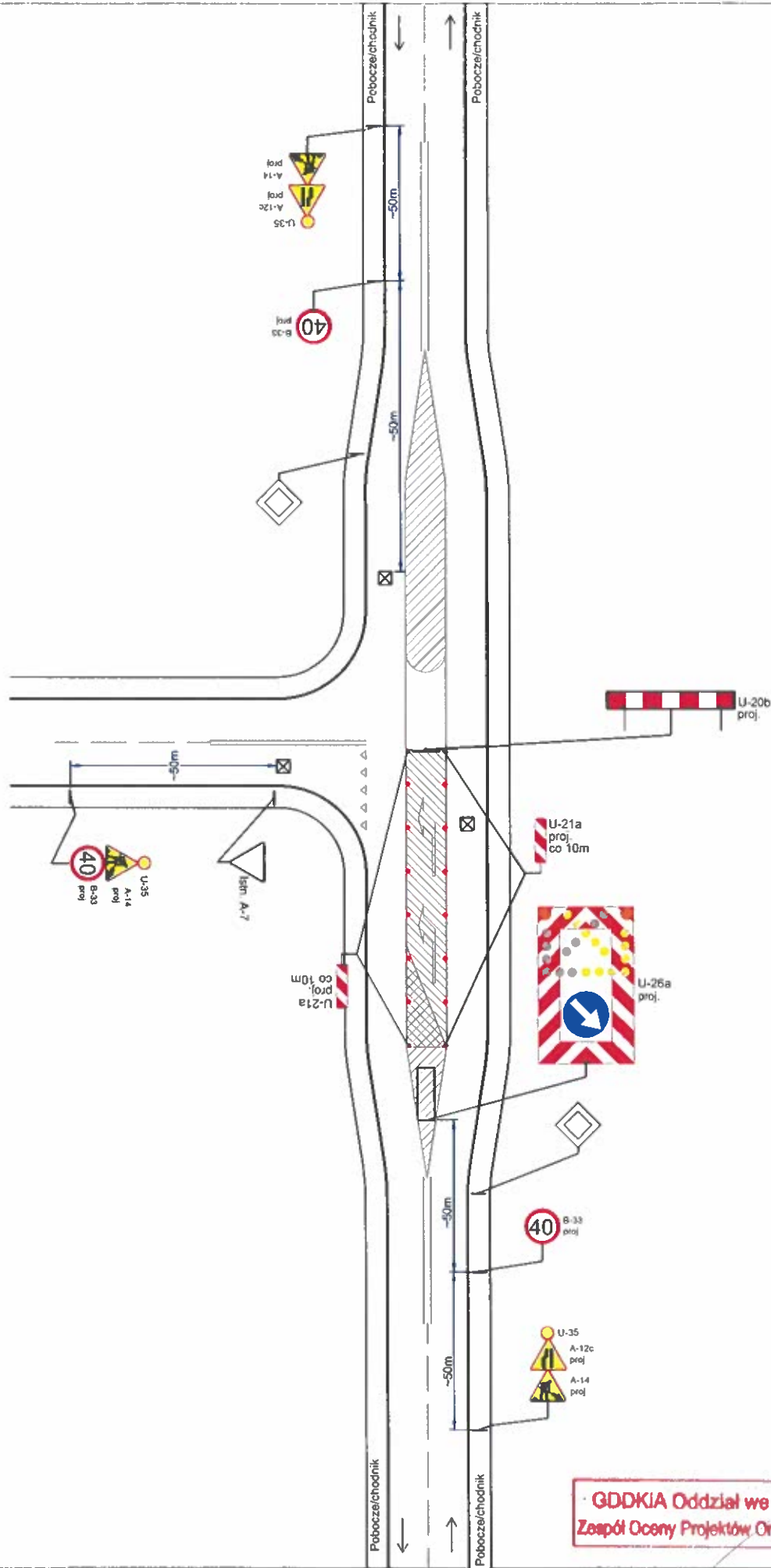
GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga o przekroju 1x2 V=90 km/h;

# Rys 75 Roboty krótko trwające skrzyżowanie z lewoskrętem

UWAGA

W przypadku skrzyżowania z czterema wiołami przewidzieć osobę do sterowania na czwartym wiole oraz znaki A-14 z U-35 i B-33 40 km/h (sekwencja znaków jak na przeciwnym wiole podprzaskowanym).  
Zaliczyć znaki pionowe wskazujące czynny pas do skrętu w lewo np. F-10, F-11 itp.



- ☒ - Osoba sterująca ruchem
- ☒ - Obszar robót
- ☐ - Pojazd zabezpieczający

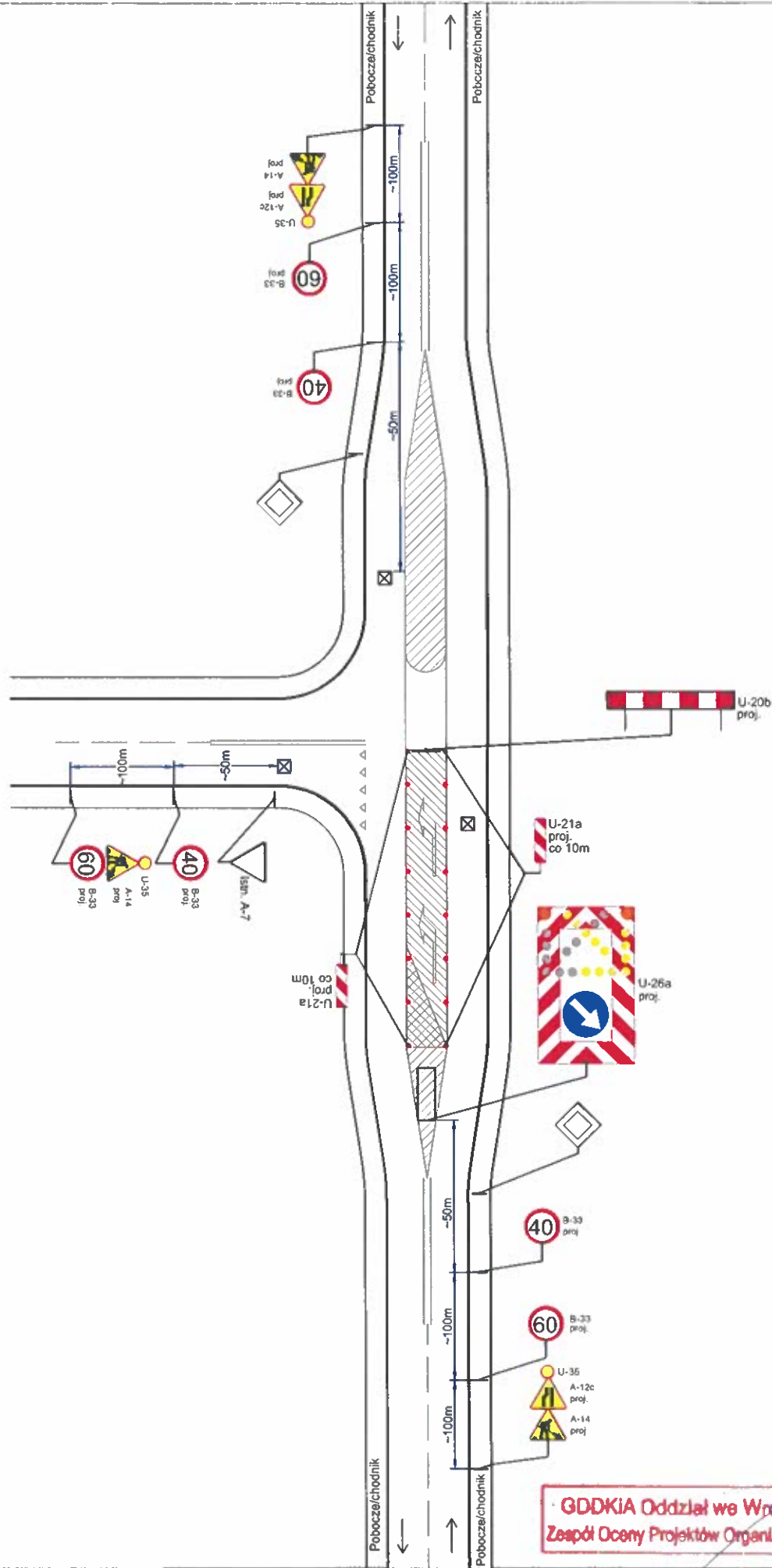
GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga o przekroju 1x2 V=50/60 km/h;

# Rys 76 Roboty krótko trwające skrężanie z lewoskrętem

## UWAGA

W przypadku skręcania z czterema wiatami przewidzieć osobę do sterowania na czwartym wlocie oraz znaki A-14 z U-35 i B-33 40 km/h (sekwencja znaków jak na przeciwnym wlocie podprzaskowywanym).  
Zainicjować znaki pionowe wskazujące czynny pas do skrętu w lewo np. F-10, F-11 itp.



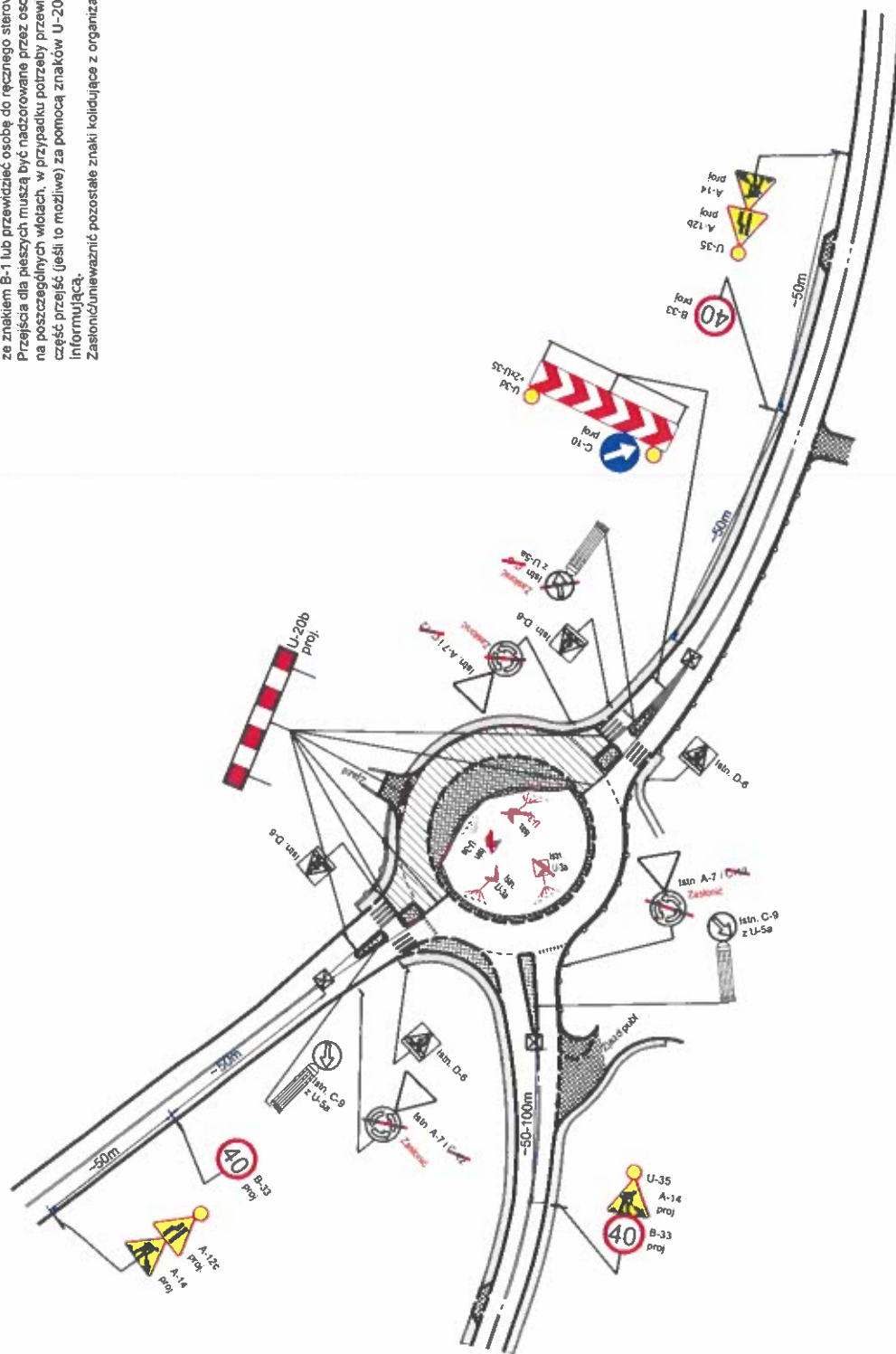
GDDKiA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga o przekroju 1x2 V=90 km/h;

# Rys 77a Roboty krótko trwające - rondo 3 wlotowe etap 1

## UWAGA

Eventualne zjazdy na odcinku z ruchem wahadlowym, należy zamknąć poprzez zapory U-20b ze znakami B-1 lub przewidzieć osobę do ręcznego sterowania ruchem. Przejścia dla pieszych muszą być nadzorowane przez osoby uprawnione do sterowania ruchem na poszczególnych wlotach, w przypadku potrzeby przewidzieć dodatkowe osoby lub zamknąć część przejść (jeśli to możliwe) za pomocą znaków U-20c z B-1 i odpowiednią tabliczką informującą. Zastąpić/nieważnić pozostałe znaki kolidujące z organizacją ruchu np. A-8.



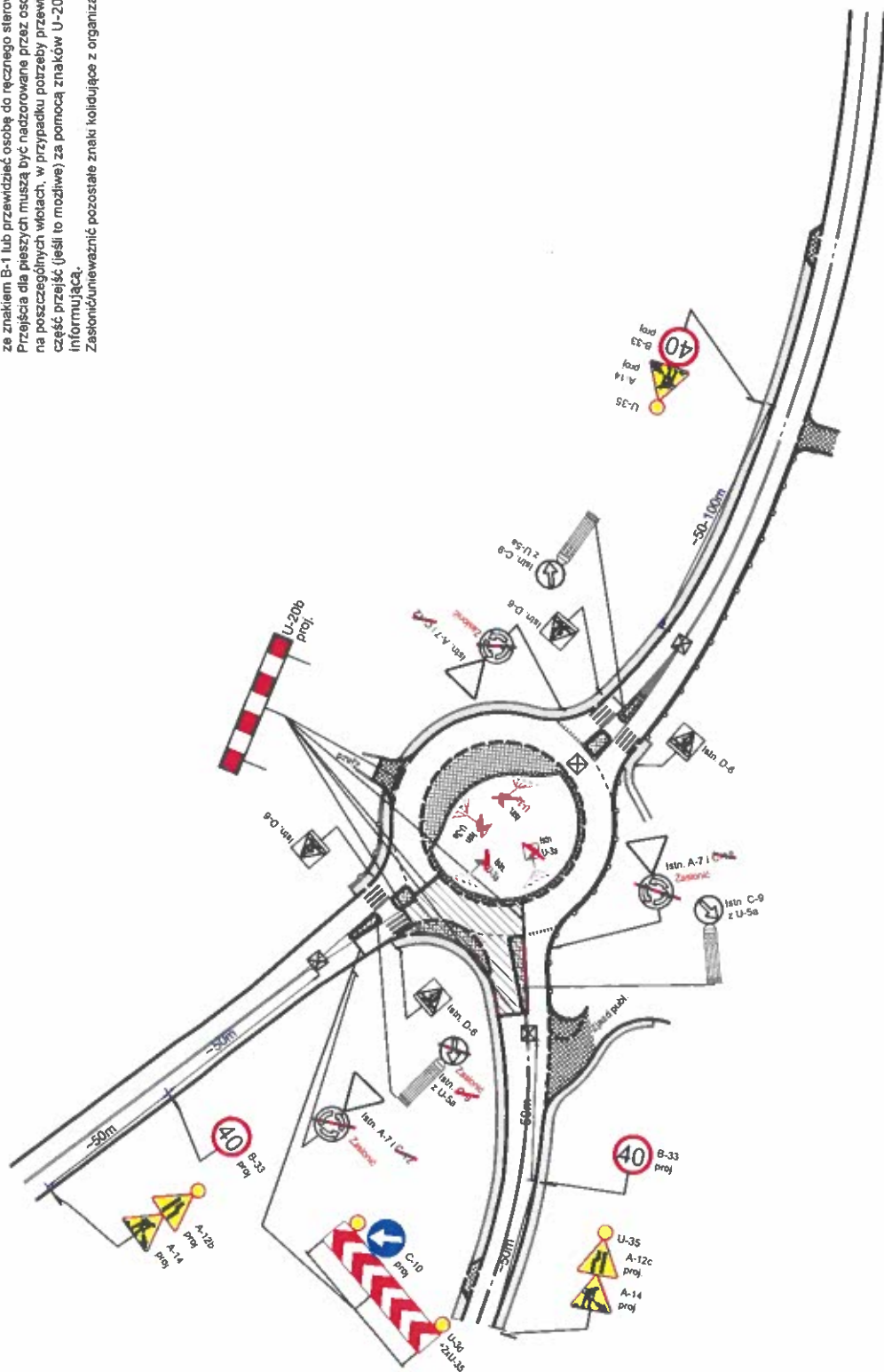
GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga o przekroju 1x2 V=50/60 km/h;

# Rys 77b Roboty krótko trwające - rondo 3 wlotowe etap 2

## UWAGA

Ewentualne zjazdy na odcinku z ruchem wahadlowym, należy zamknąć poprzez zapory U-20b ze znakiem B-1 lub przewidzieć osobę do ręcznego sterowania ruchem. Przejścia dla pieszych muszą być nadzorowane przez osoby uprawnione do sterowania ruchem na poszczególnych wiołach, w przypadku potrzeby przewidzieć dodatkowe osoby lub zamknąć część przejść (jeśli to możliwe) za pomocą znaków U-20c z B-1 i odpowiednią tabliczką informującą. Zaskonić/uniemożliwić pozostałe znaki kolidujące z organizacją ruchu np. A-8.



- Osoba sterująca ruchem
- Obszar robót

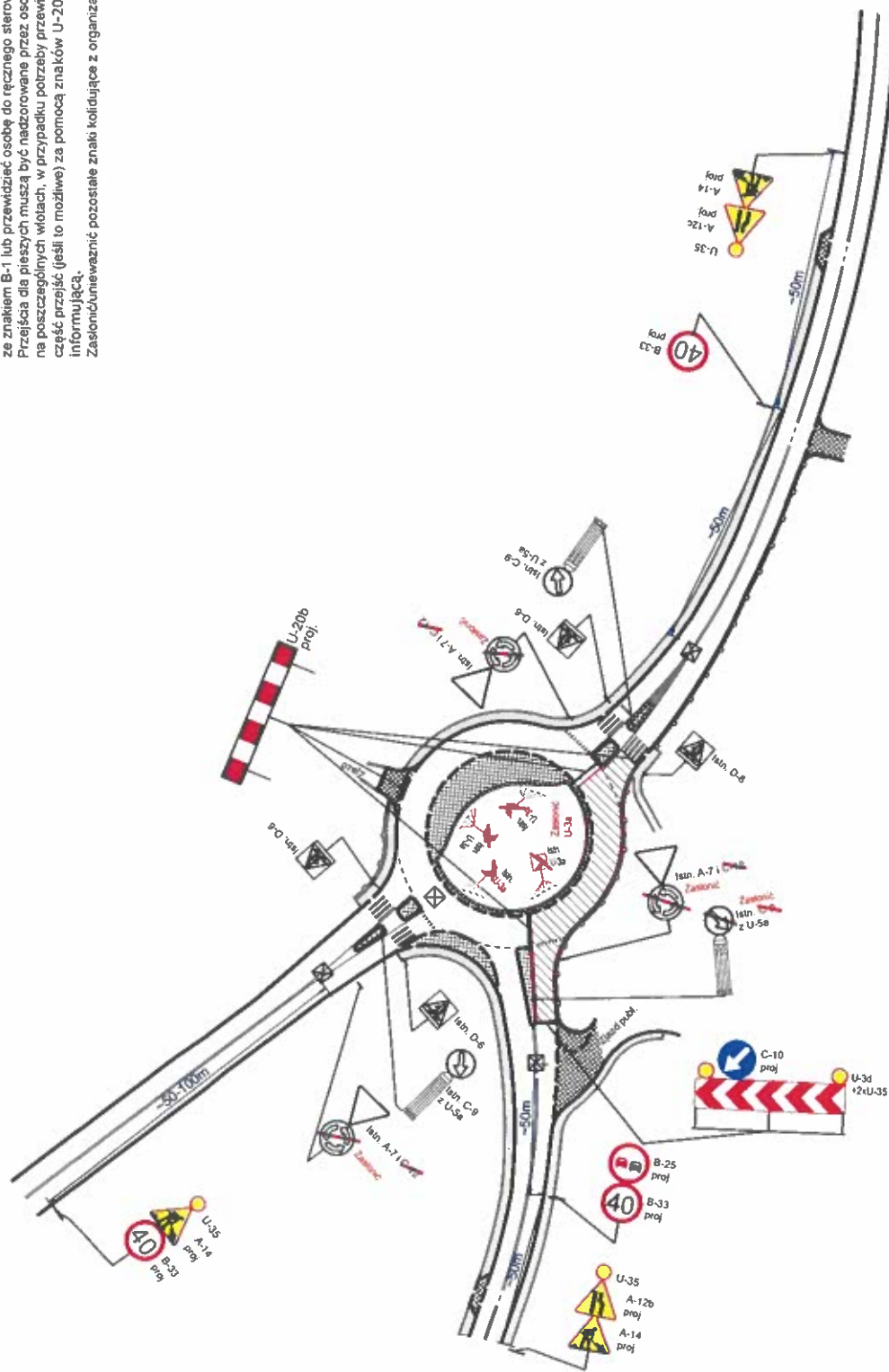
GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga o przekroju 1x2 V=50/60 km/h;

# Rys 77c Roboty krótko trwające - rondo 3 wlotowe etap 3

## UWAGA

Ewentualne zjazdy na odcinku z ruchem wahadlowym, należy zamknąć poprzez zapory U-20b ze znakiem B-1 lub przewidzieć osobę do ręcznego sterowania ruchem. Przejścia dla pieszych muszą być nadzorowane przez osoby uprawnione do sterowania ruchem na poszczególnych wlotach, w przypadku potrzeby przewidzieć dodatkowe osoby lub zamknąć część przejść (jeśli to możliwe) za pomocą znaków U-20c z B-1 i odpowiednią tabliczką informującą. Zasłonić/uniemożliwić pozostałe znaki kolidujące z organizacją ruchu np. A-8.



- ☒ - Osoba sterująca ruchem
- ▨ - Obszar robót

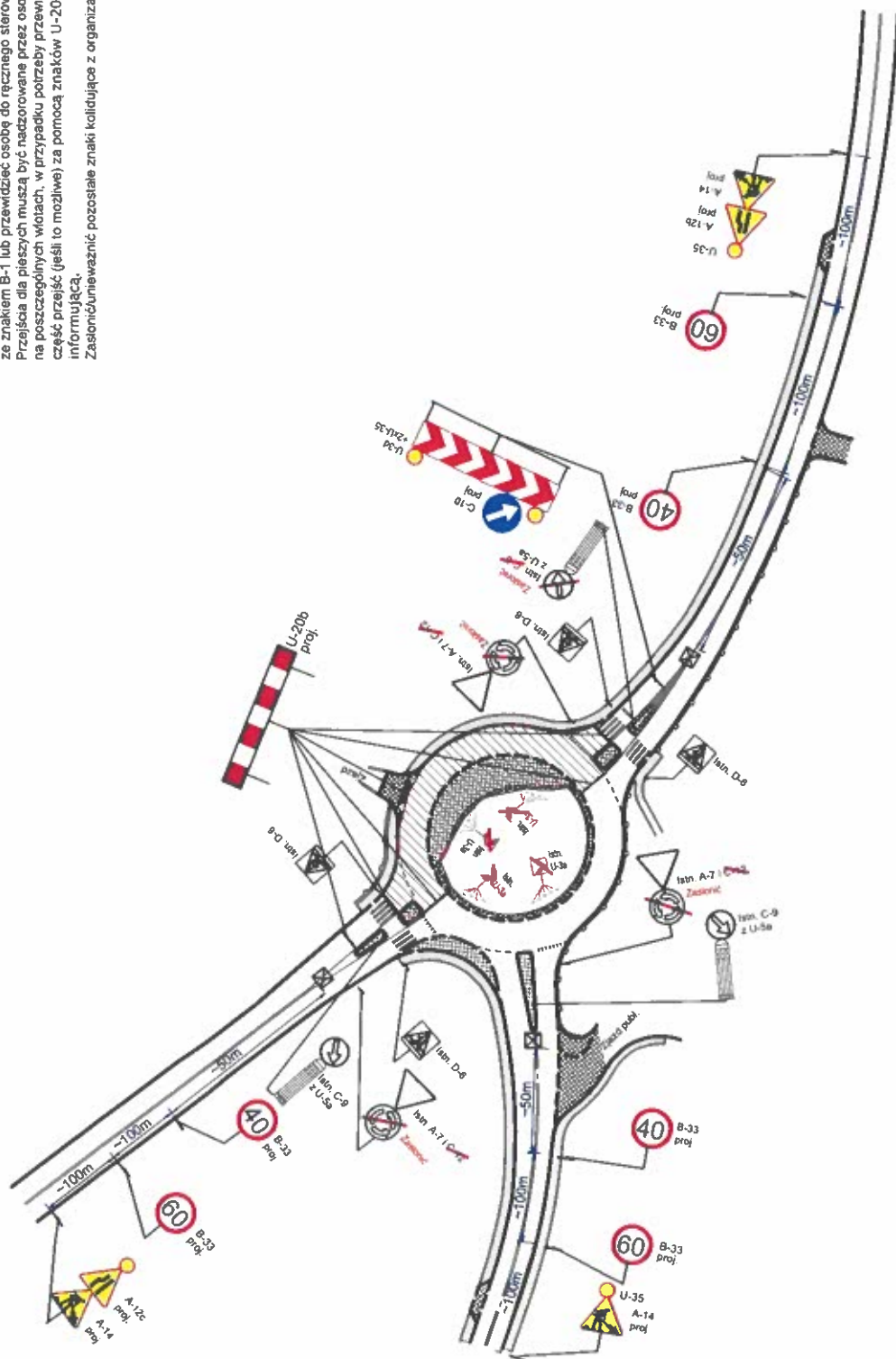
GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga o przekroju 1x2 V=50/60 km/h;

# Rys 78a Roboty krótko trwające - rondo 3 wlotowe etap 1

## UWAGA

Ewentualne zjazdy na odcinku z ruchem wahadlowym, należy zamknąć poprzez zapory U-20b ze znakiem B-1 lub przewidzieć osobę do ręcznego sterowania ruchem. Przejścia dla pieszych muszą być nadzorowane przez osoby uprawnione do sterowania ruchem na poszczególnych wlotach, w przypadku potrzeby przewidzieć dodatkowe osoby lub zamknąć część przejść (jeśli to możliwe) za pomocą znaków U-20c z B-1 i odpowiednią tabliczką informującą. Zasłonić/uniemożliwić pozostałe znaki kolidujące z organizacją ruchu np. A-8.



- ☒ - Osoba sterująca ruchem
- ▨ - Obszar robót

GDDKIA Oddział w Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga o przekroju 1x2 V=90 km/h;

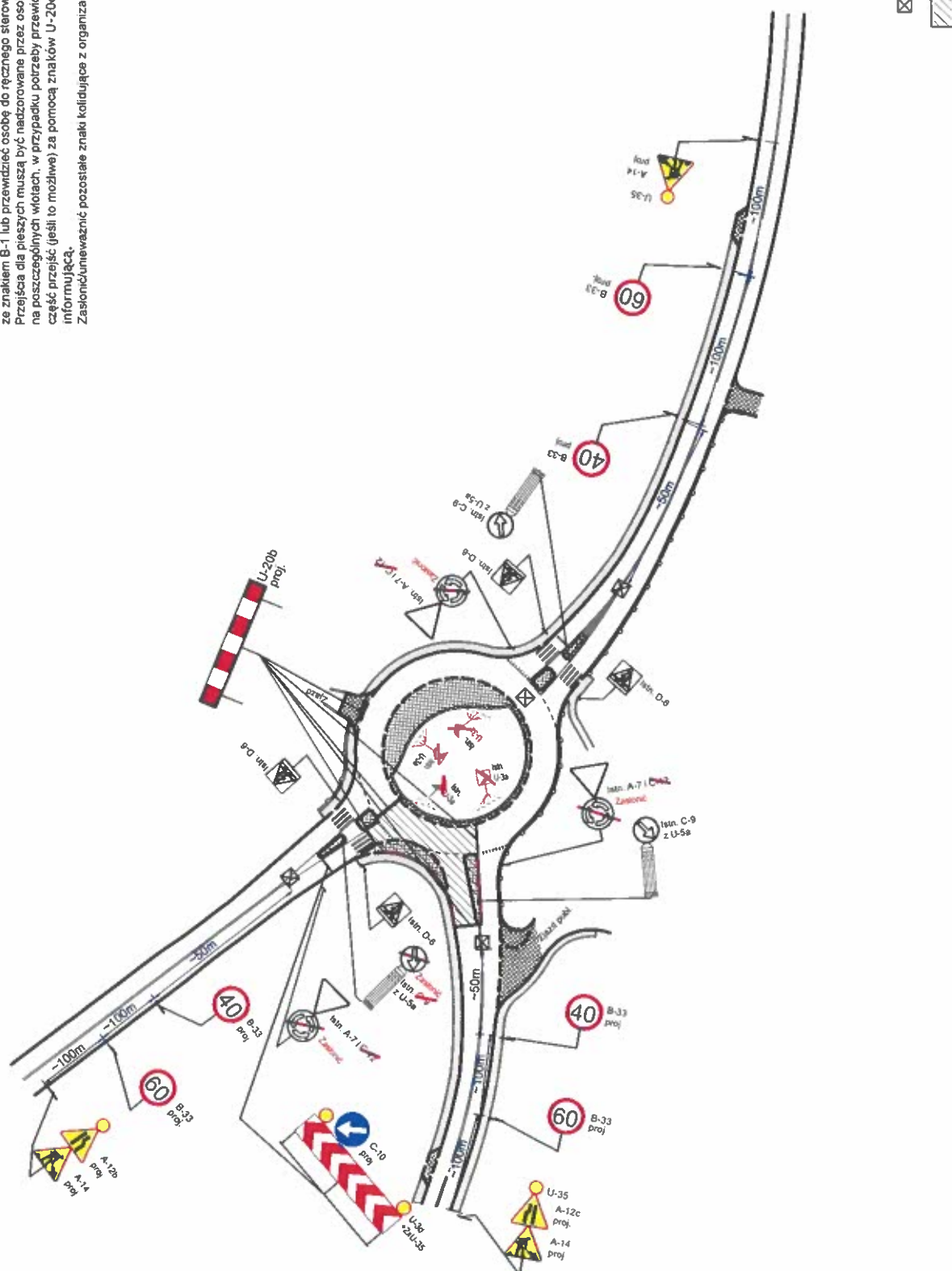
Rys 78b Roboty krótko trwające - rondo 3 wlotowe etap 2

## LJWAGA

Ewentualne zjawy na odnoku z ruchem wahadlowym, nalezy zamknac poprzez zapory U-20b za znakiem B-1 lub przewidziec osobę do rucznego sterowania ruchem.

Przejeżdża dla pieszych muszają być nadzorowane przez osoby uprawnione do sterowania ruchem na poszczególnych wlotach, w przypadku potrzeby przewidzieć dodatkowe osoby lub zamknąć część przejazdu (jeśli to możliwe), za pomocą znaków U-20c z B-1 i odpowiednią tabliczką informującą.

Zasłonięciem/ważniaczem pozostaje znaki kolidujące z organizacją ruchu np. A-8.



Droga o przekroju 1x2 V=90 km/h;

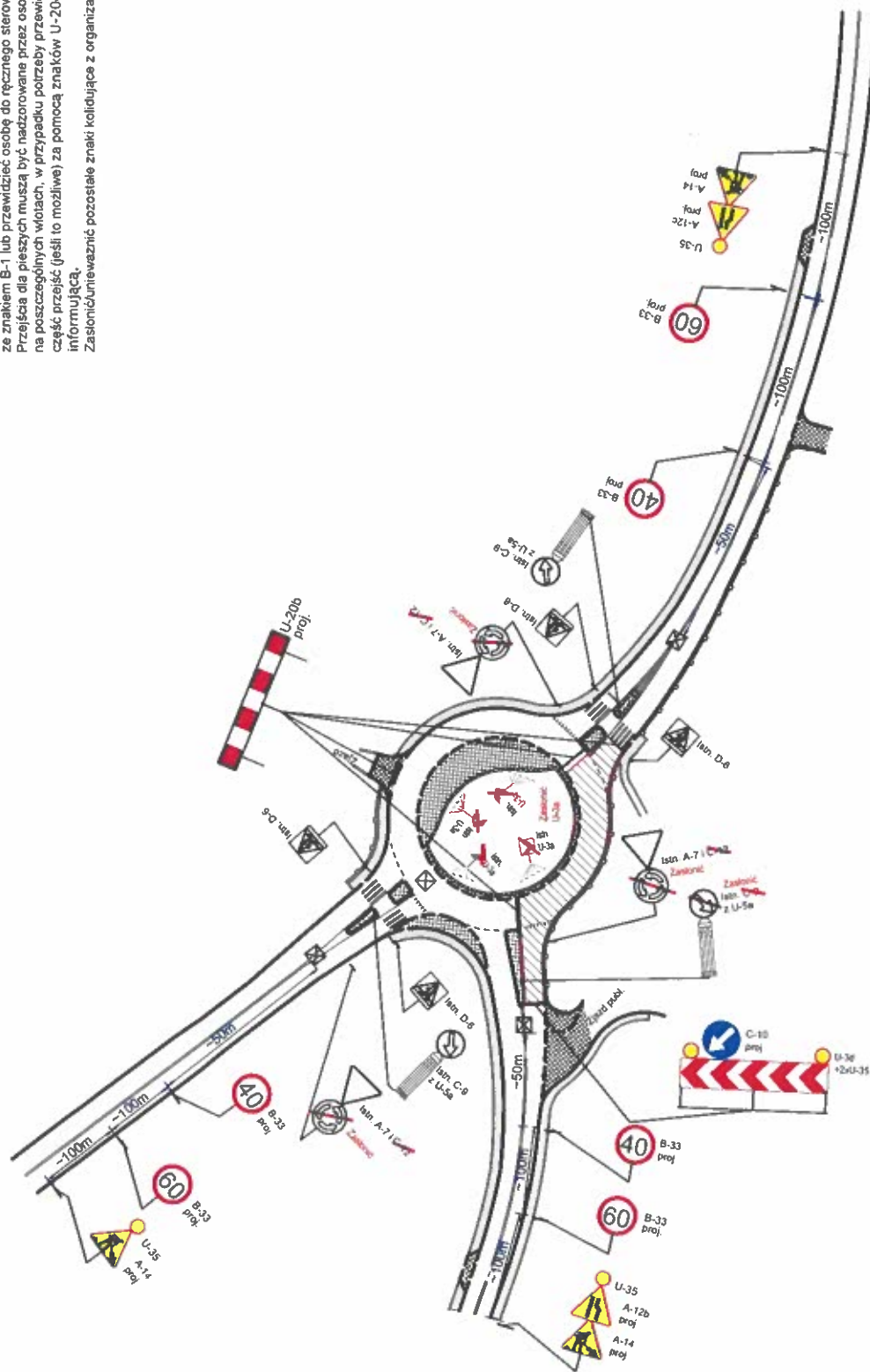
# Rys 78c Roboty krótko trwające - rondo 3 wlotowe etap 3

## UWAGA

Ewentualne zjazdy na odcinku z ruchem wahadlowym, należy zamknąć poprzez zapory U-20b ze znakiem B-1 lub przewidzieć osobę do ręcznego sterowania ruchem.

Przejścia dla pieszych muszą być nadzorowane przez osoby uprawnione do sterowania ruchem na poszczególnych wlotach, w przypadku potrzeby przewidzieć dodatkowe osoby lub zamknąć część przejść (jeśli to możliwe) za pomocą znaków U-20c z B-1 i odpowiednią tabliczką informującą.

Zasłonić/uniemożliwić pozostałe znaki kolidujące z organizacją ruchu np. A-8.



☒ - Osoba sterująca ruchem

▨ - Obszar robót

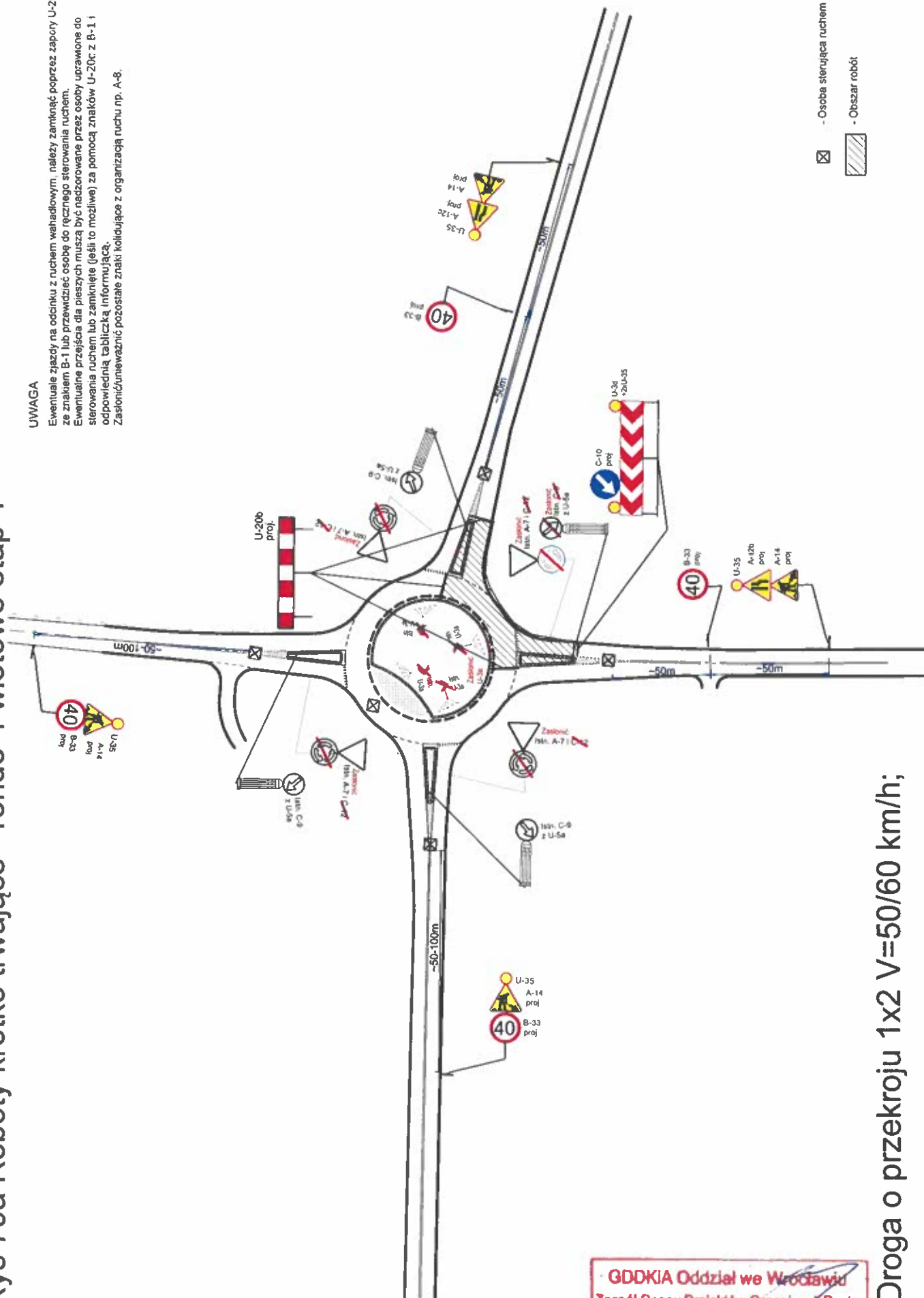
GDDKIA Oddział w Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga o przekroju 1x2 V=90 km/h;

# Rys 79a Roboty krótko trwające - rondo 4 wlotowe etap 1

## UWAGA

Ewentualne zjazdy na odcinku z ruchem wahadlowym, należy zamknąć poprzez zapory U-20b ze znakiem B-1 lub przewodzić osobę do ręcznego sterowania ruchem.  
Ewentualne przejścia dla pieszych muszą być nadzorowane przez osoby uprawnione do sterowania ruchem lub zamknięte (jeśli to możliwe) za pomocą znaków U-20c z B-1 i odpowiednią tabliczką informującą.  
Zasłonić/unieważnić pozostałe znaki kolidujące z organizacją ruchu np. A-8.



Droga o przekroju 1x2 V=50/60 km/h;

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

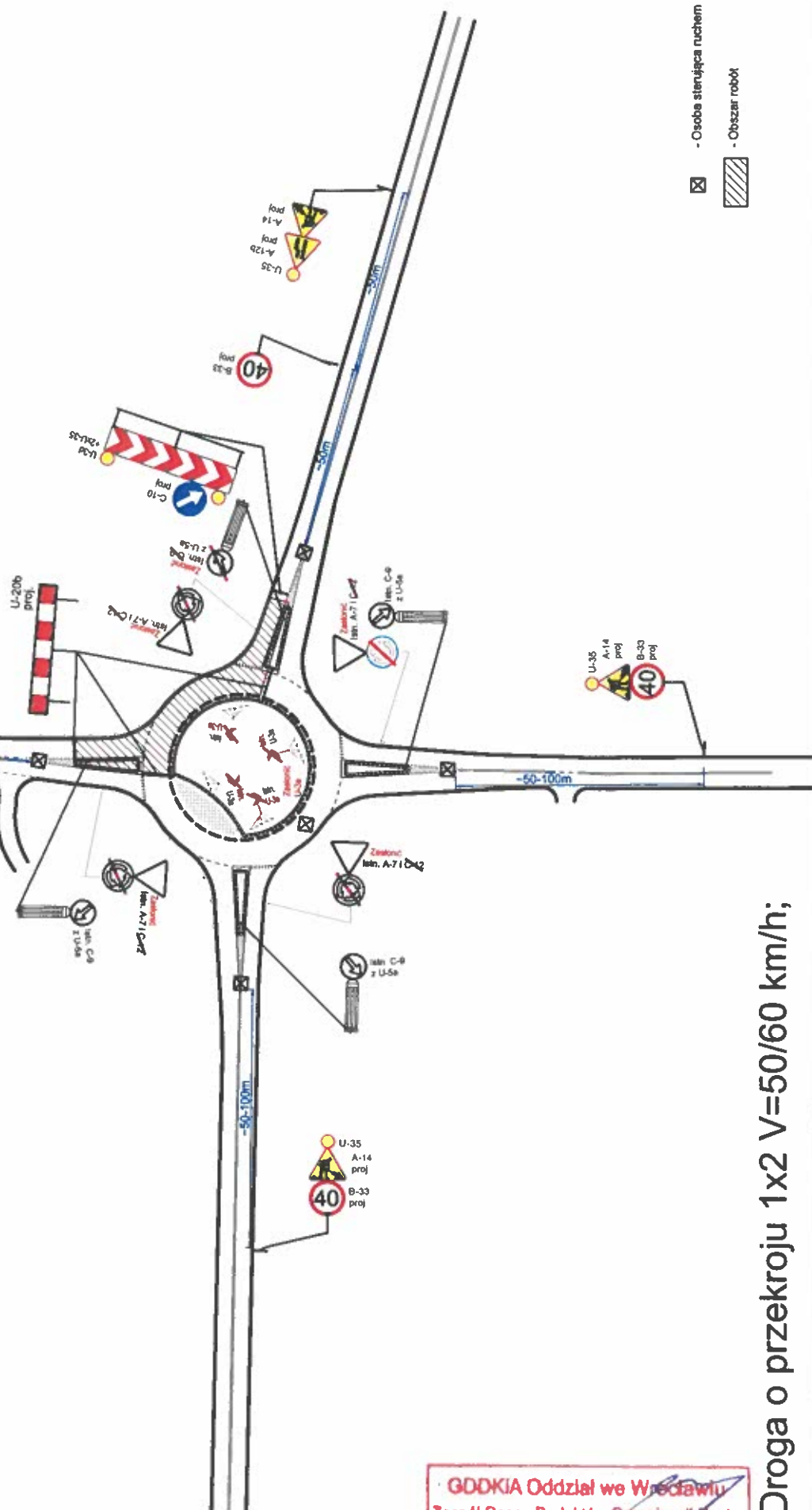
## Rys 79b Roboty krótko trwające - rondo 4 wlotowe etap 2

### UWAGA

Ewentualne zjazdy na odcinku z ruchem wahadlowym, należy zamknąć poprzez zapory U-20b ze znakami B-1 lub przewieźć osobę do ręcznego sterowania ruchem.

Ewentualne przejścia dla pieszych muszą być nadzorowane przez osoby uprawnione do sterowania ruchem lub zamknięte (jeżeli to możliwe) za pomocą znaków U-20c z B-1 i odpowiednią tabliczką informującą.

Zastąpić/nieważnie pozostałe znaki kolijujące z organizacją ruchu np. A-8.



☒ - Osoba sterująca ruchem

▨ - Obszar robót

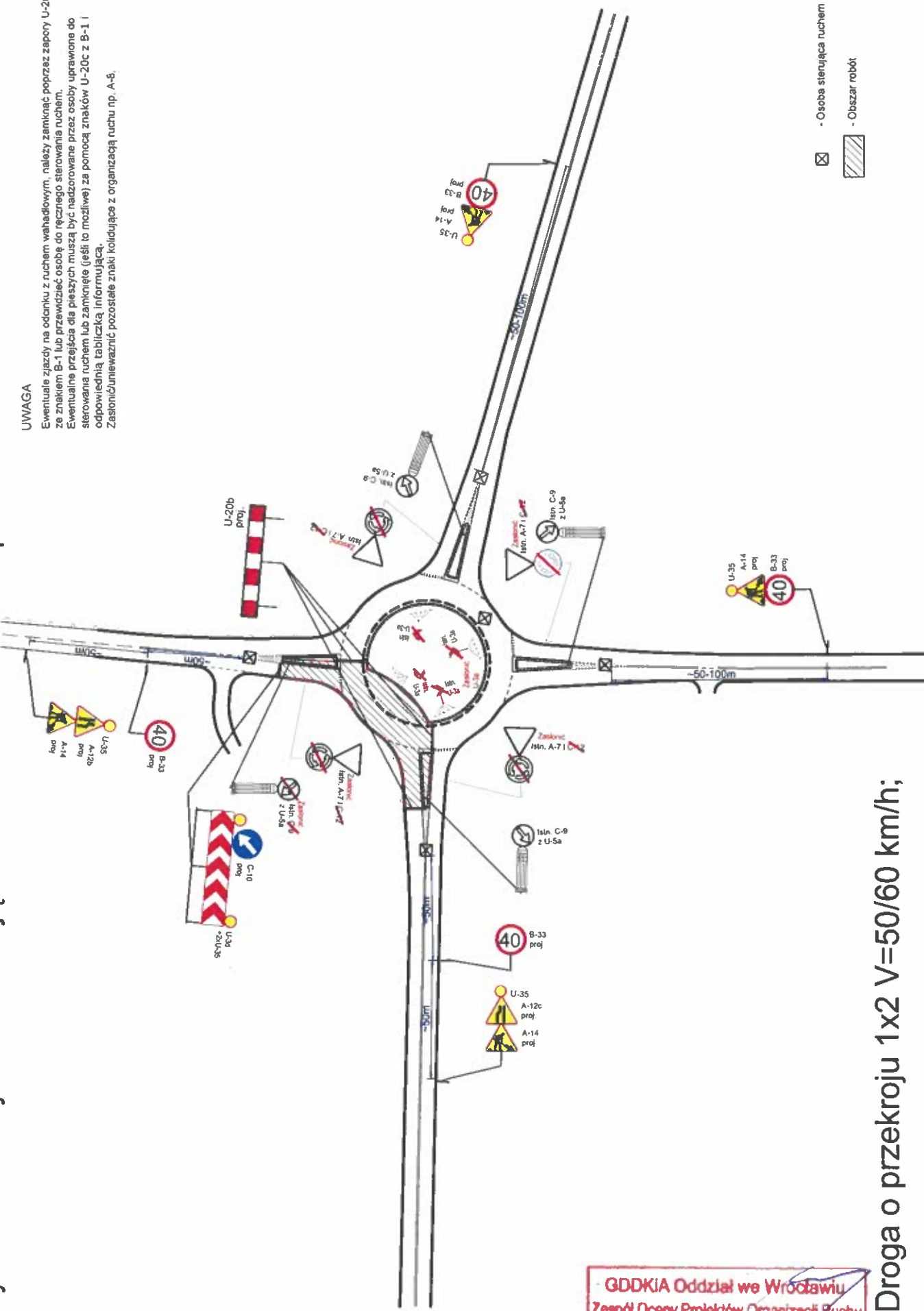
GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga o przekroju 1x2 V=50/60 km/h;

# Rys 79c Roboty krótko trwające - rondo 4 wlotowe etap 3

## UWAGA

Ewentualne zjazdy na odanku z ruchem wahadlowym, należy zamknąć poprzez zapory U-20b ze znakiem B-1 lub przewidzieć osobę do ręcznego sterowania ruchem.  
 Ewentualne przejścia dla pieszych muszą być nadzorowane przez osoby uprawnione do sterowania ruchem lub zamknięte (jeśli to możliwe) za pomocą znaków U-20c z B-1 i odpowiednią tabliczką informującą.  
 Zastąpić/uniemożliwić pozostałe znaki kolidujące z organizacją ruchu np. A-6.



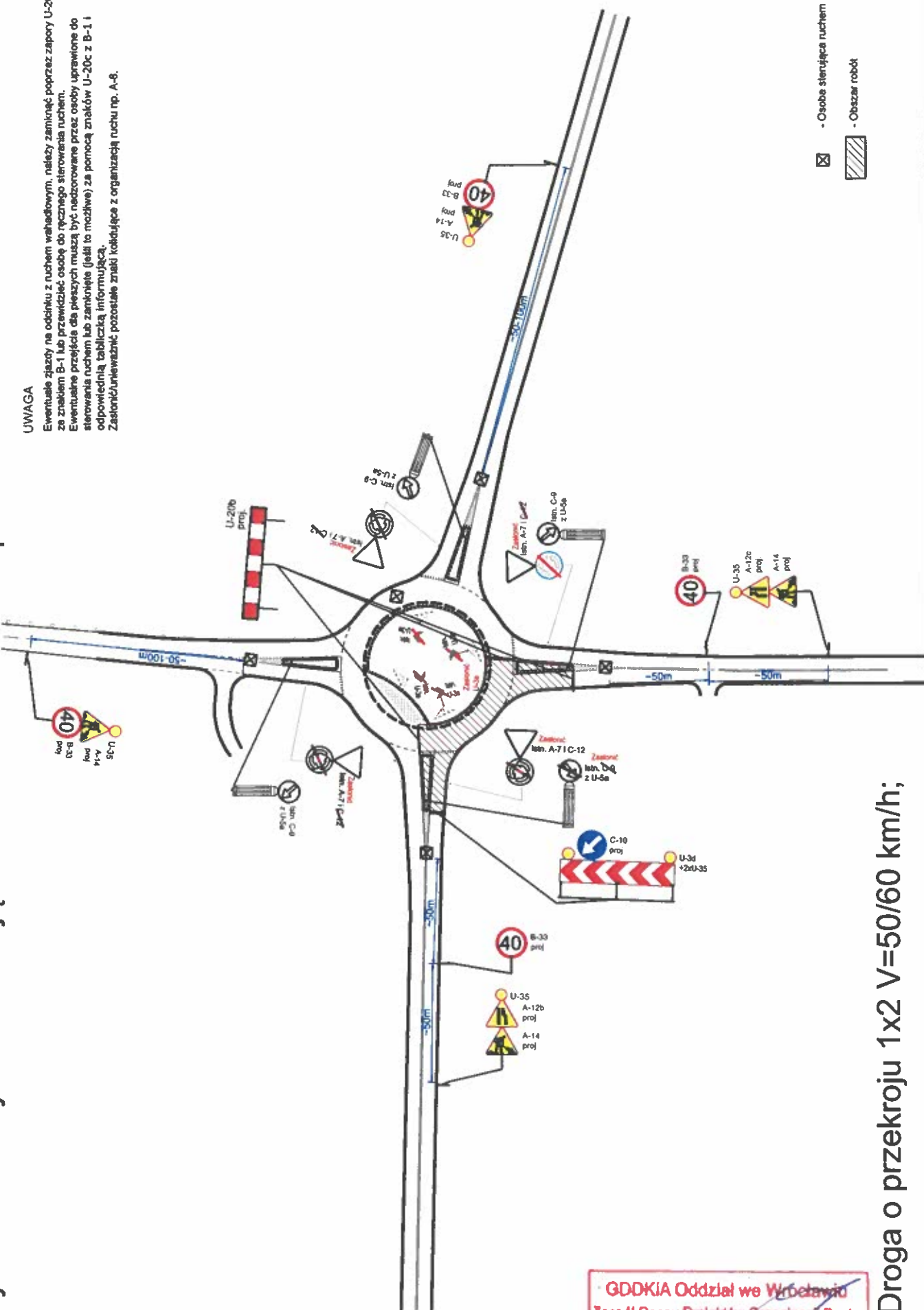
GDDKiA Oddział we Wrocławiu  
 Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga o przekroju 1x2 V=50/60 km/h;

# Rys 79d Roboty krótko trwające - rondo 4 wlotowe etap 4

## UWAGA

Ewentualne zjazdy na odcinku z ruchem wahadlowym, należy zamknąć poprzez zapory U-20b ze znakami B-1 lub przewieźć osobę do ręcznego sterowania ruchem.  
Ewentualne przejścia dla pieszych muszą być nadzorowane przez osoby uprawnione do sterowania ruchem lub zamknięte (jeżeli to możliwe) za pomocą znaków U-20c z B-1 i odpowiednią tabliczką informującą.  
Zastąpić/ulepszyc pozostałe znaki kolidujące z organizacją ruchu np. A-8.



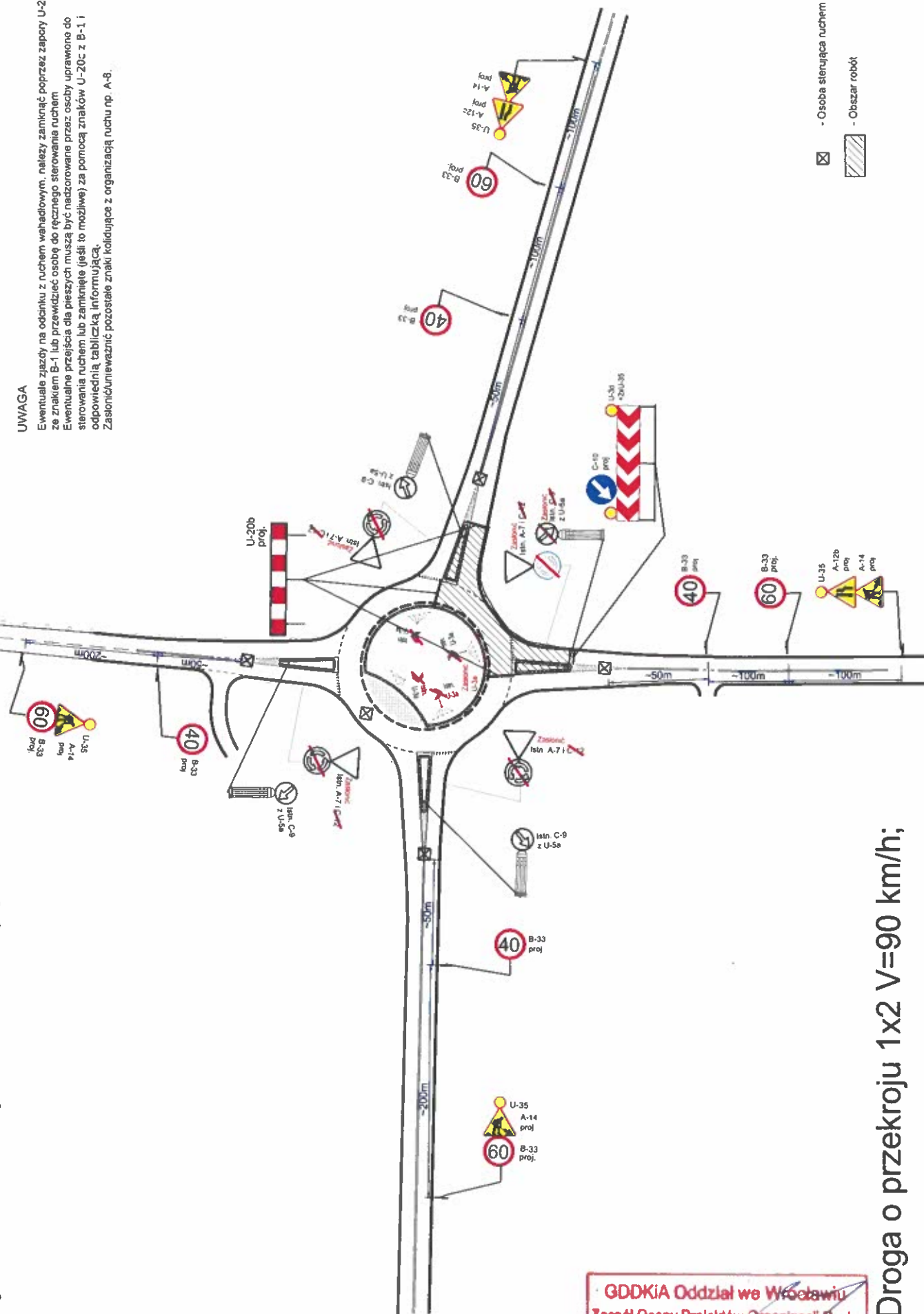
GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga o przekroju 1x2 V=50/60 km/h;

# Rys 80a Roboty krótko trwające - rondo 4 wlotowe etap 1

## UWAGA

Eventualne zjazdy na odcinku z ruchem wahadlowym, należy zamknąć poprzez zapory U-20b ze znakiem B-1 lub przewidzieć osobę do ręcznego sterowania ruchem  
Eventualne przejścia dla pieszych muszą być nadzorowane przez osoby uprawnione do sterowania ruchem lub zamknięte (jeśli to możliwe) za pomocą znaków U-20c z B-1 i odpowiednią tabliczką informującą.  
Zasłonić/uniemożliwić pozostałe znaki kolidujące z organizacją ruchu np. A-8.

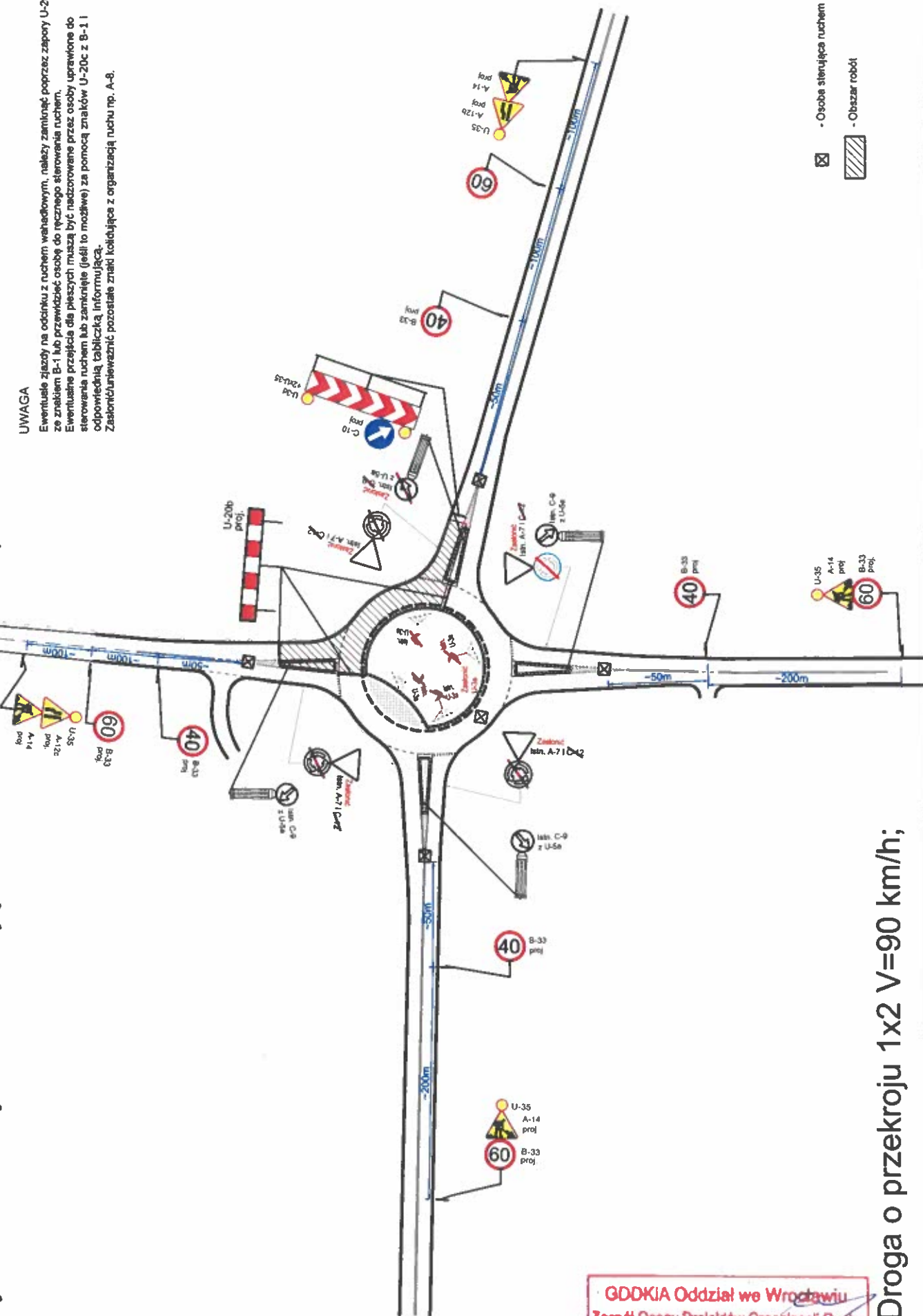


Droga o przekroju 1x2 V=90 km/h;

# Rys 80b Roboty krótko trwające - rondo 4 wlotowe etap 2

## UWAGA

Ewentualne zjazdy na odcinku z ruchem wahadlowym, należy zamknąć poprzez zapory U-20b ze znakiem B-1 lub przewieźć osobę do ręcznego sterowania ruchem.  
Ewentualne przejścia dla pieszych muszą być nadzorowane przez osoby uprawnione do sterowania ruchem lub zamknięte (jeśli to możliwe) za pomocą znaków U-20c z B-1 i odpowiednią tabliczką informującą.  
Zasłonić/unieważnić pozostałe znaki kolidujące z organizacją ruchu np. A-8.



GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga o przekroju 1x2 V=90 km/h;

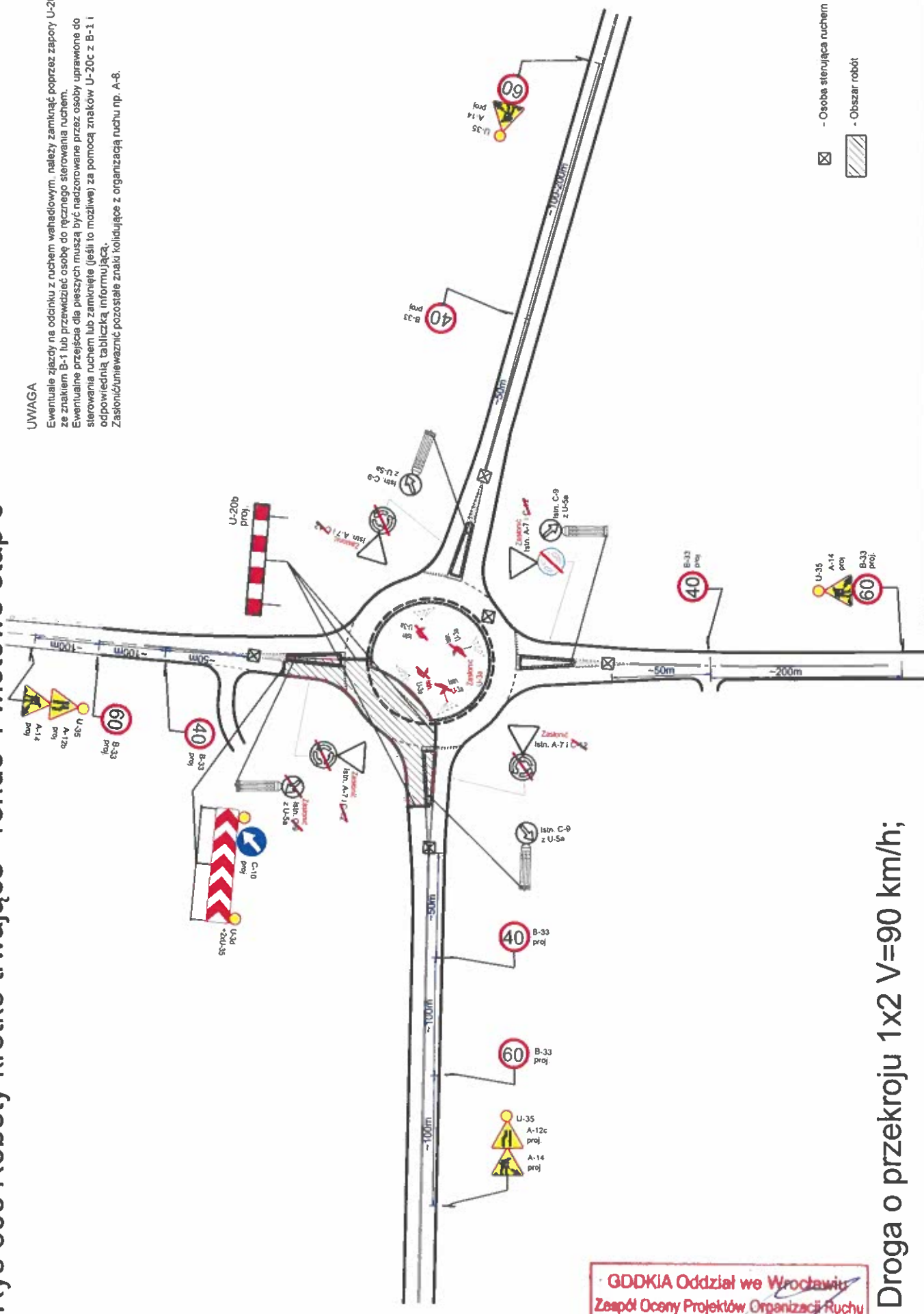
### Rys 80c Roboty krótko trwające - rondo 4 wlotowe etap 3

## UWAGA

Eventuale zjazdy na odcinku z ruchem wahadlowym, nalezy zamknąć poprzez zapory U-20b ze znakami B-1 lub przewidzieć osobę do ręcznego sterowania ruchem.

Eventuale przejścia dla pieszych muszą być nadzorowane przez osoby uprawnione do sterowania ruchem lub zamknięcia (jeśli to możliwe) za pomocą znaków U-20c z B-1 i odpowiednią tabliczką informującą.

Zasłonięcia/miunwanzel pozostałe znaki kodujące z organizacją ruchu np. A-8.



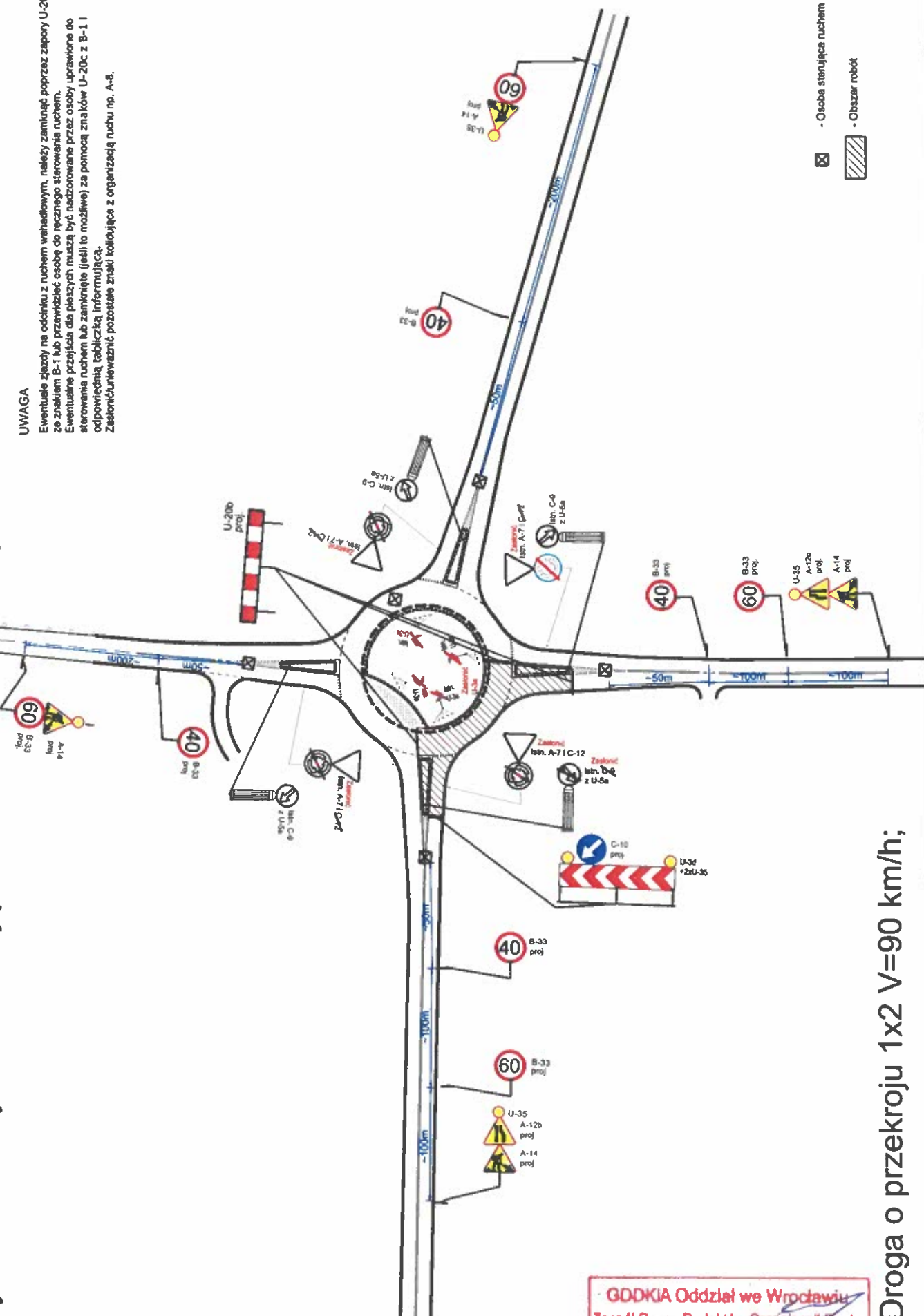
Droga o przekroju 1x2 V=90 km/h;

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

# Rys 80d Roboty krótko trwające - rondo 4 wlotowe etap 4

## UWAGA

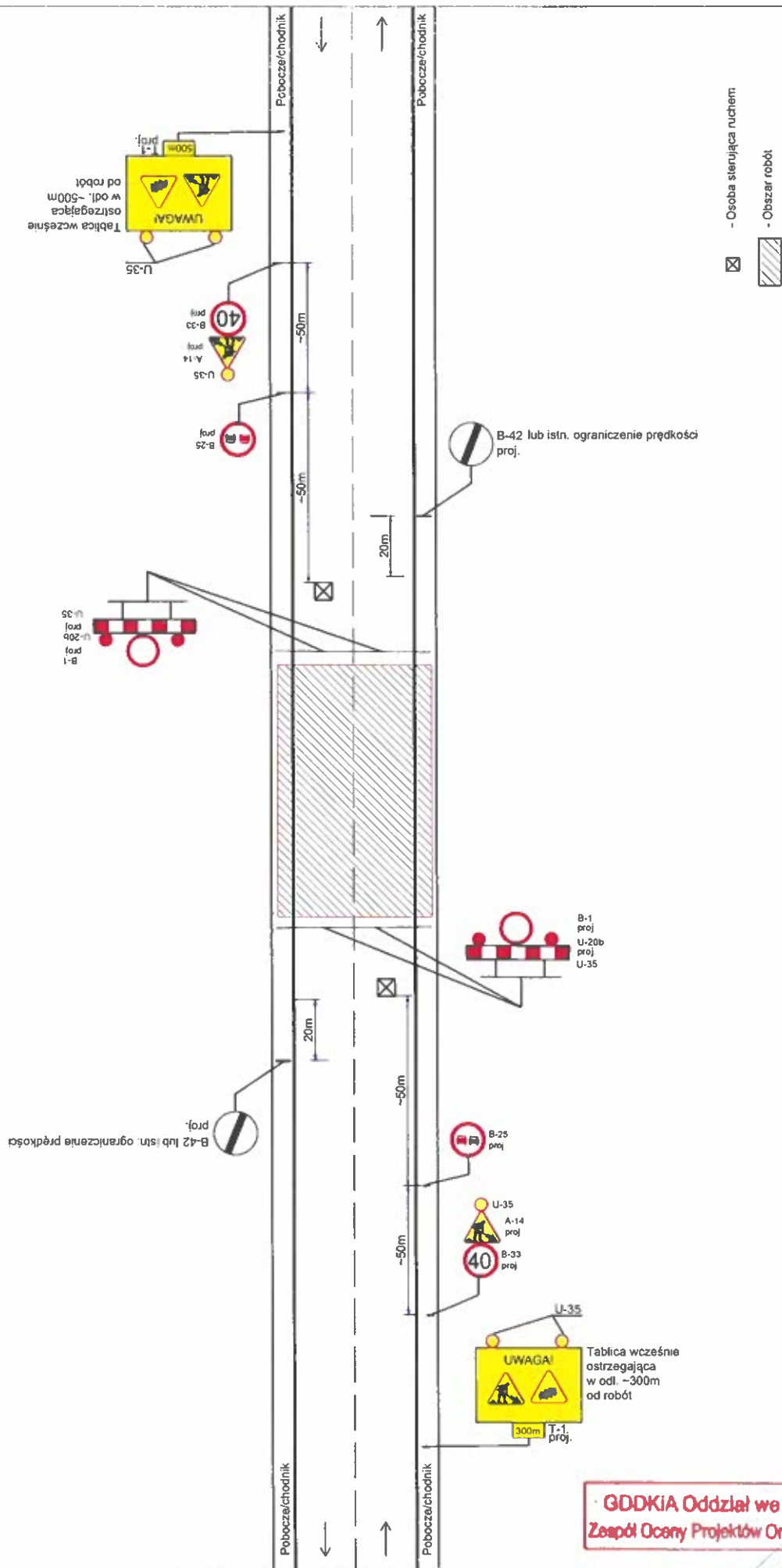
Ewentualne zjeżdżający na odcinku z ruchem wahadłowym, należy zamknąć poprzez zapory U-20b ze znakami B-1 lub przewidzieć osobę do ręcznego sterowania ruchem.  
Ewentualne przejścia dla pieszych muszą być nadzorowane przez osoby uprawnione do sterowania ruchem lub zamknięte (jeśli to możliwe) za pomocą znaków U-20c z B-1 i odpowiednią tabliczką informującą.  
Zastanów/unieważnić pozostałe znaki kolijujące z organizacją ruchu np. A-8.



Droga o przekroju 1x2 V=90 km/h;

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

# Rys 81 Roboty krótko trwające - zamknięcie drogi na 10-15 min

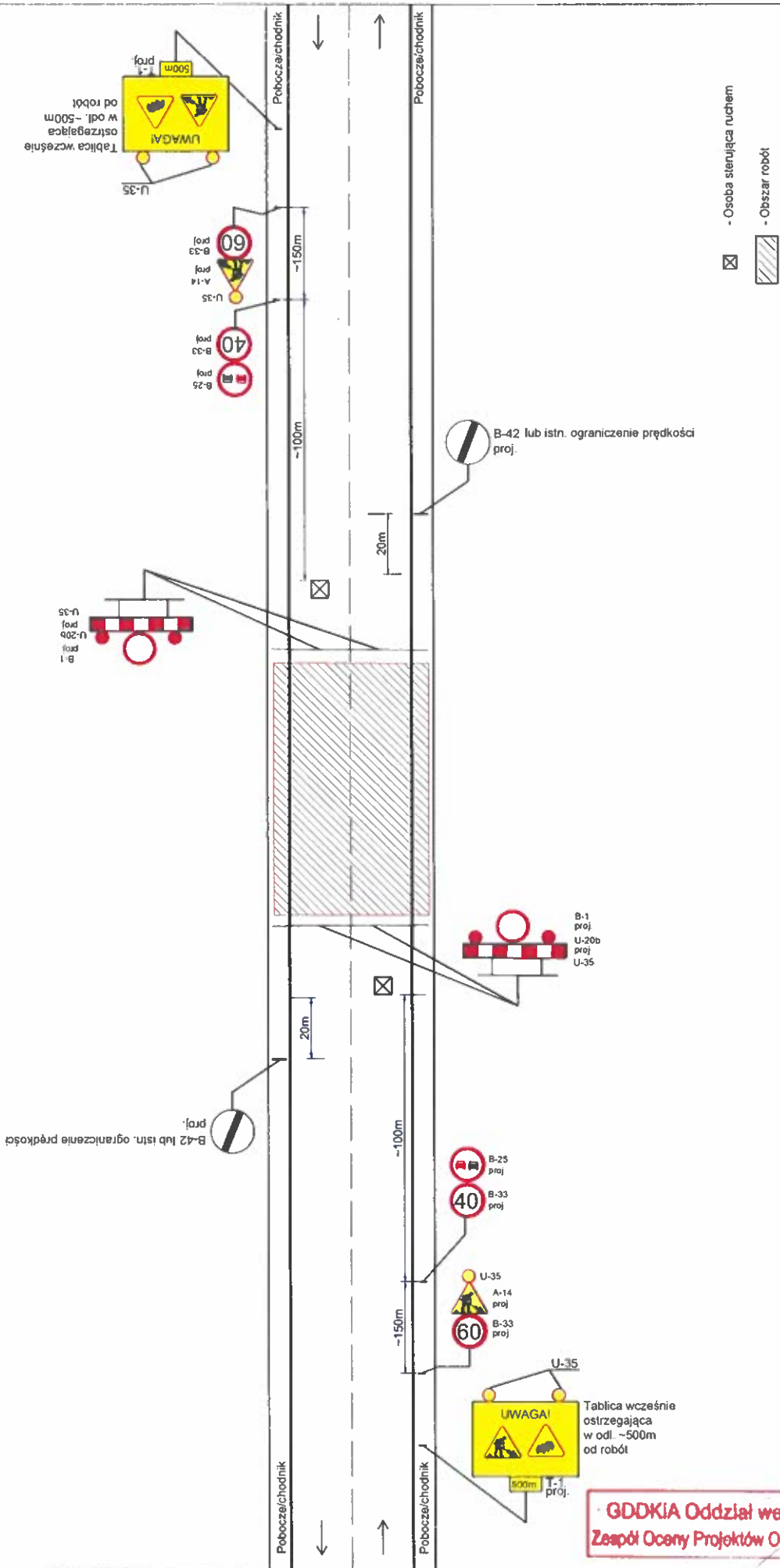


**UWAGI**  
 Lokalizację tablicy ostrzegającej uzgodnić z Rejonem GDDKiA uwzględniając uwarunkowania lokalne, zasięg koleju itp. (skorygować odległość na tabliczce T-1).  
 Znak B-25 można nie stosować jeśli odnake wyposazony jest w linie P-4.  
 Wstrzymanie ruchu nie może trwać dłużej niż 10-15 minut. Kolejne zamknięcie drogi dla ruchu może nastąpić tylko i wyłącznie po całkowitym rozładunku kolejek pojazdów.  
 Odnake zamknięcia nie powinien być dłuższy niż 250m. w przypadku braku widoczności odnake należy zmniejszyć. Osoby sterujące ruchem powinny posiadać stosowe uprawnienia w tym zakresie.  
 Eventualne zjazdy na odnakech czasowo wyłączonych z ruchu należy zamknąć poprzez zapory U-20b.

GDDKiA Oddział we Wrocławiu  
 Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga o przekroju 1x2 V=50/60 km/h

**Rys 82 Roboty krótko trwające - zamknięcie drogi na 10-15 min**



UWAGI

Lokalizację tablicy wcześniej ostrzegającej uzgodnić z Rejonem GDDKIA uwzględniając uwarunkowania lokalne, zasięg kolejkii itp. (skorygować odległość na tabliczce T-1).

Znak B-25 można nie stosować jeśli odcinek wyposażony jest w linie P-4.

Wstrzymanie ruchu nie może trwać dłużej niż 10 -15 minut. Kolejne zamknięcie drogi dla ruchu może nastąpić tylko i wyłącznie po całkowitym rozładowaniu kolejek pojazdów

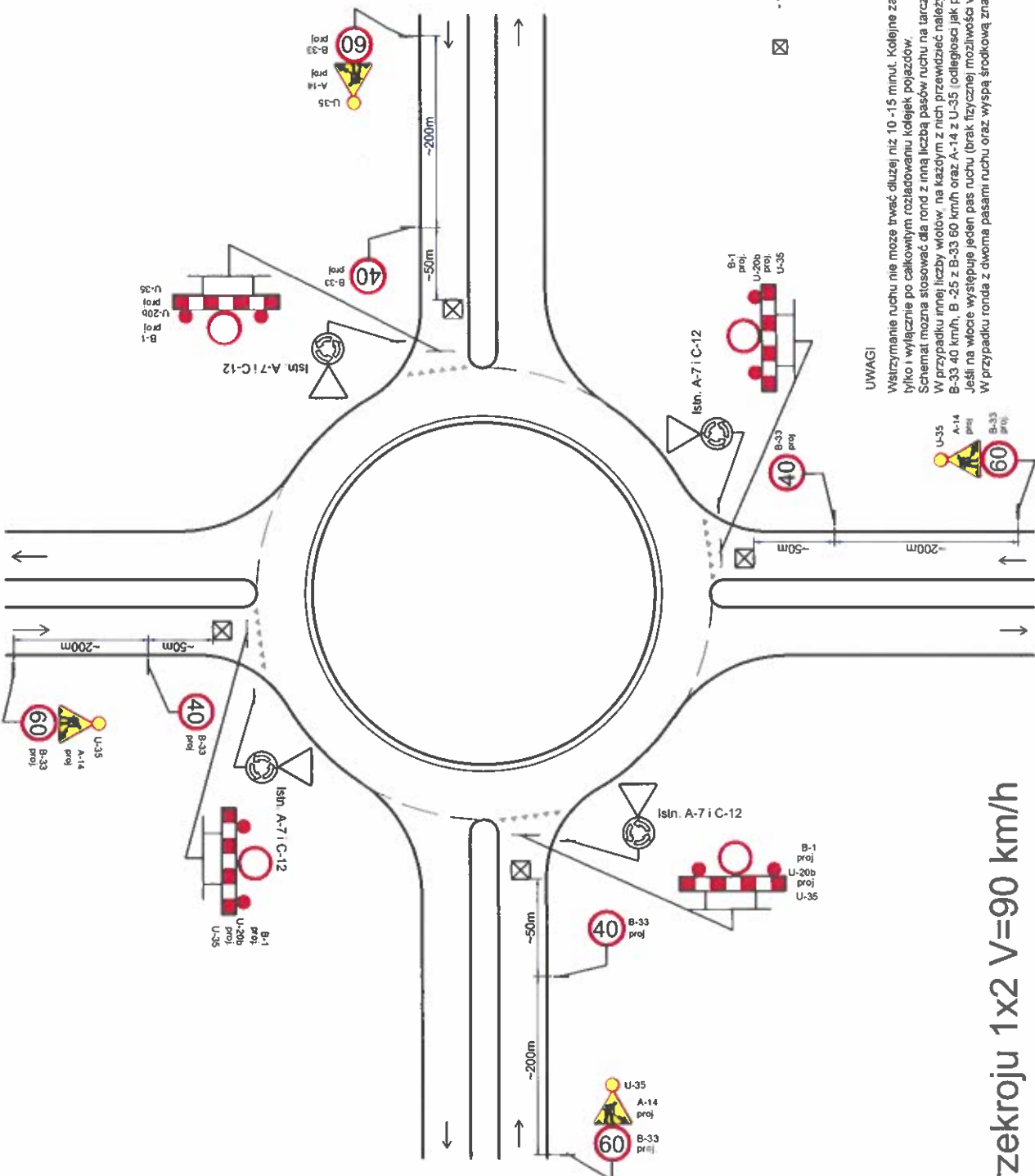
Odcinek zamknięcia nie powinien być dłuższy niż 250m, w przypadku braku widoczności odcinek należy zmniejszyć. Osoby sterujące ruchem powinny posiadać stosowe uprawnienia w tym zakresie.

Ewentualne zjazdy na odcinkach czasowo wyłączonych z ruchu, należy zamknąć poprzez zapory U-20b.

## Droga o przekroju 1x2 V=90 km/h

**GDDKiA Oddział we Wrocławiu**  
**Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu**

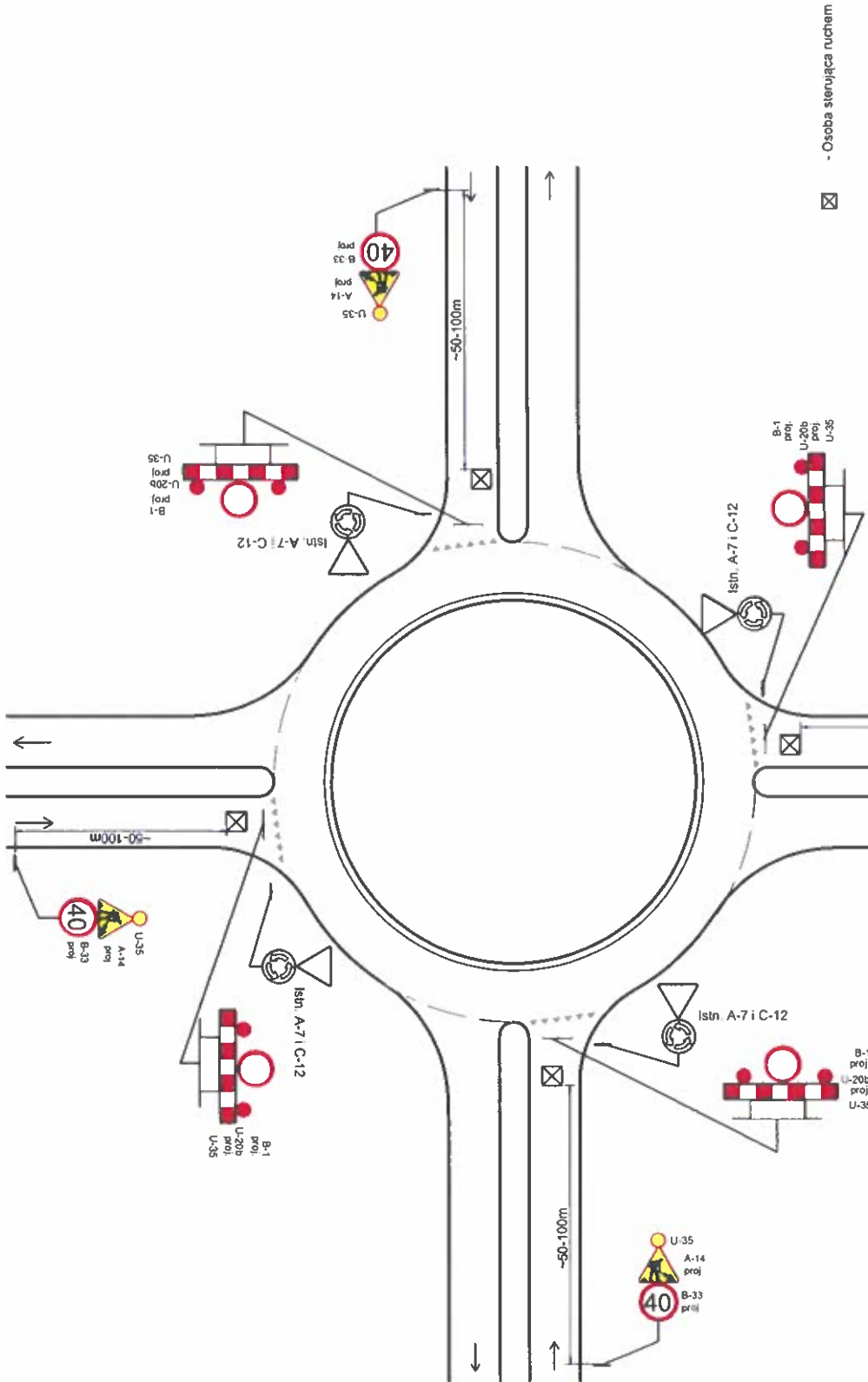
Rys 83 Roboty krótko trwające - zamknięcie ronda na 10-15 min



GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga o przekroju 1x2 V=90 km/h

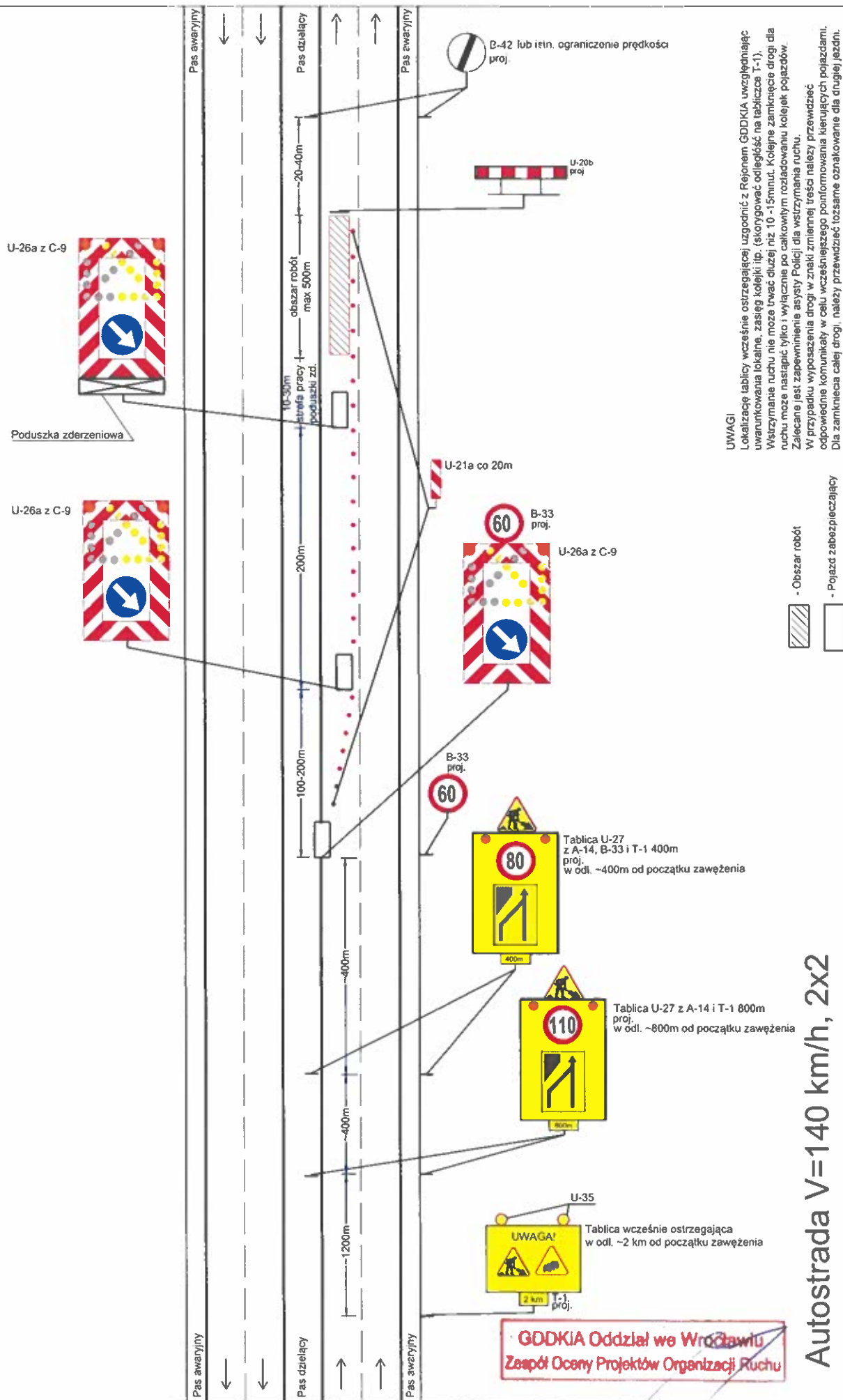
Rys 84 Roboty krótko trwające - zamknięcie ronda na 10-15 min



#### UWAGI

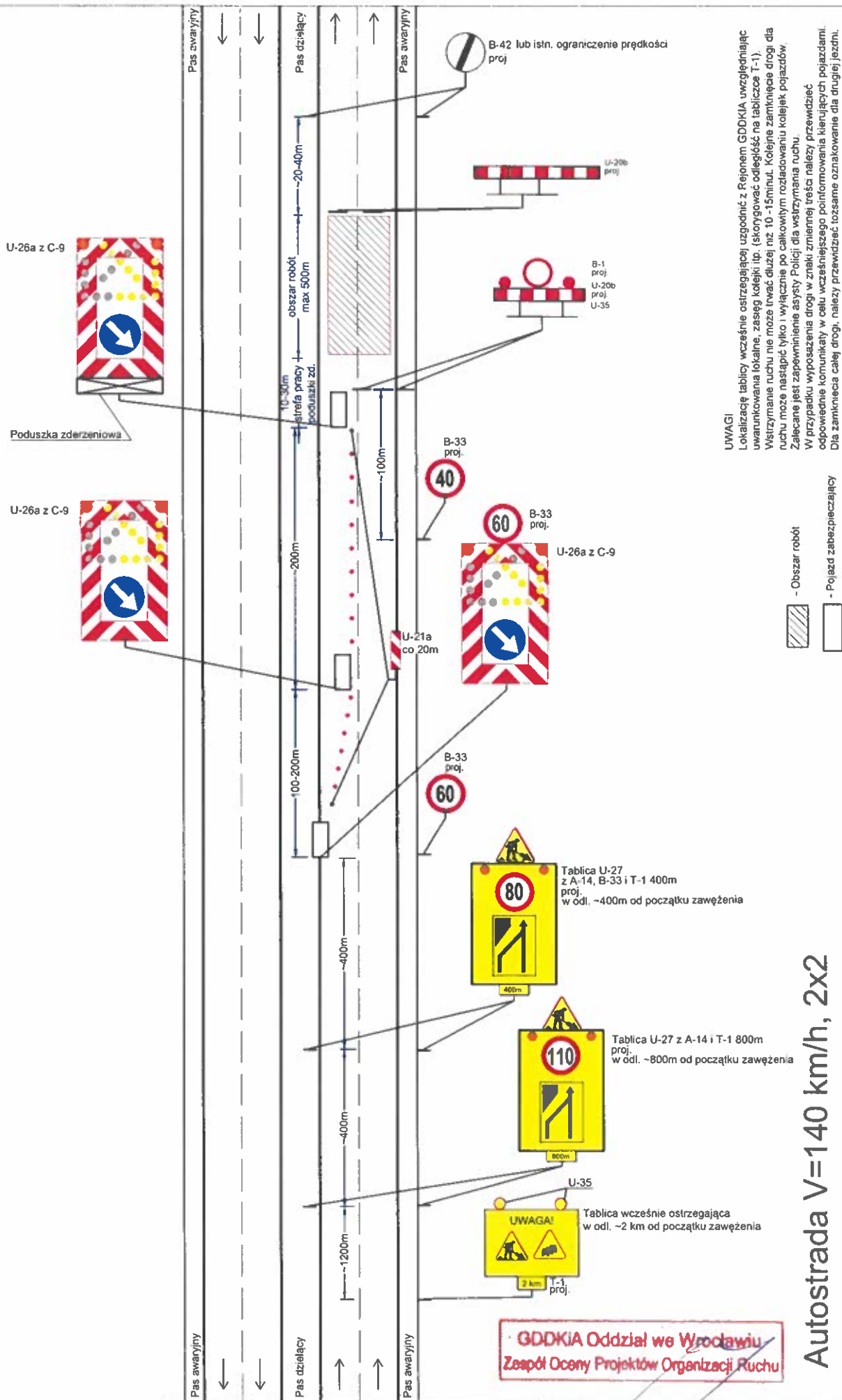
Wstrzymanie ruchu nie może trwać dłużej niż 10 - 15 minut. Kolejne zamknięcie ronda dla ruchu może nastąpić tylko i wyłącznie po całkowitym rozładowaniu kolejek pojazdów.  
Schemat można stosować dla rond z inną liczbą pasów ruchu na tarczy ronda.  
W przypadku innej liczby wlotów - na każdym z nich przewidzieć należy odpowiednie znaki B-1 z U-20b i U-35, B-25 z B-33 40 km/h oraz A-14 z U-35 (odległości jak pozostałych wlotach).  
Jeśli na wlocie występuje jeden pas ruchu (brak fizycznej możliwości wyprzedzania) nie ustawiać znaków B-25. W przypadku ronda z dwoma pasami ruchu oraz wyspą środkową znaki ustawiać również po lewej stronie.

# Rys 85a Roboty krótko trwające - zamknięcie drogi na 10-15 min - etap 1 (zawężenie pasa ruchu)



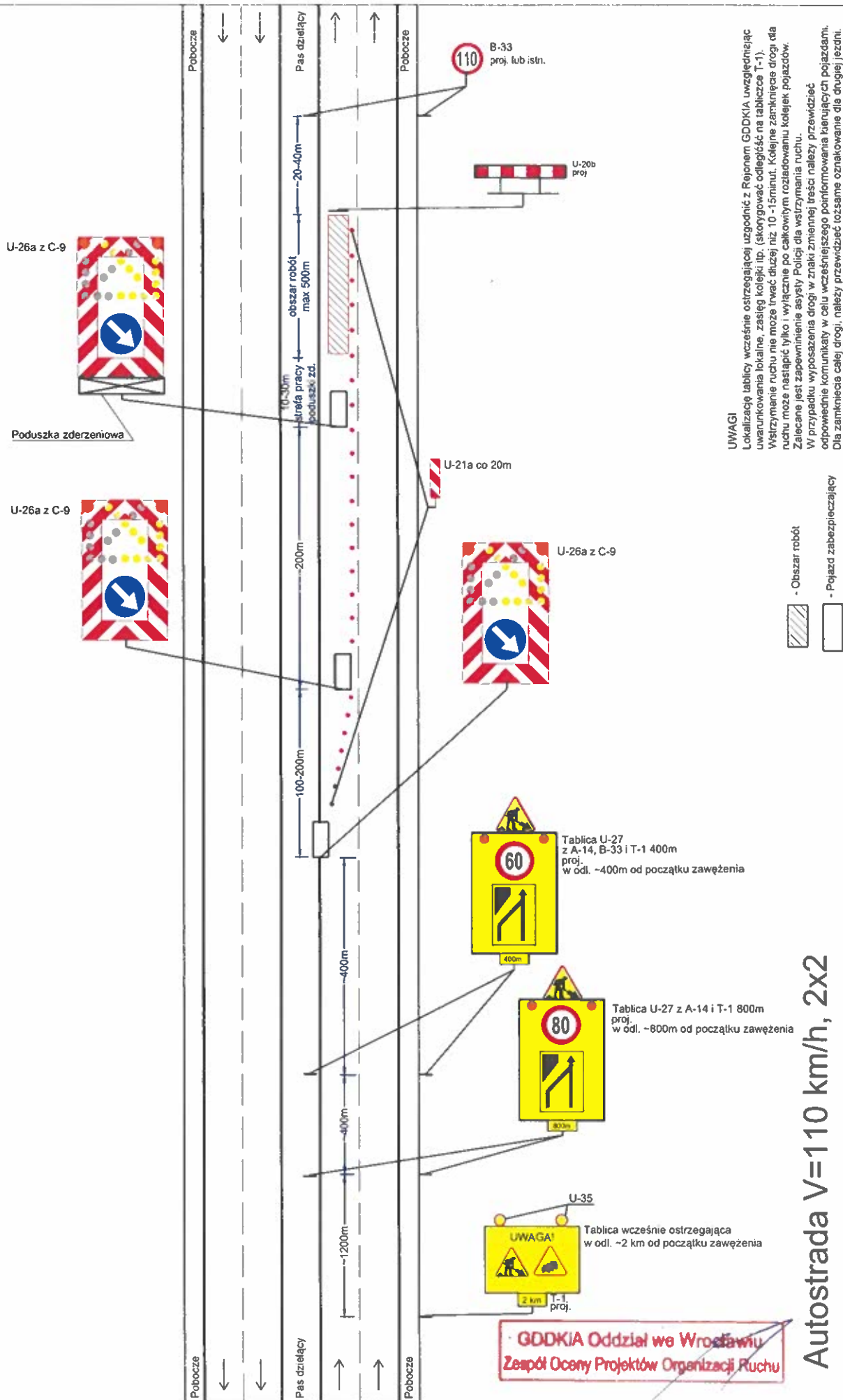
Autostrada V=140 km/h, 2x2

# Rys 85b Roboty krótko trwające - zamknięcie drogi na 10-15 min - etap 2 (właściwe zamknięcie jezdni)



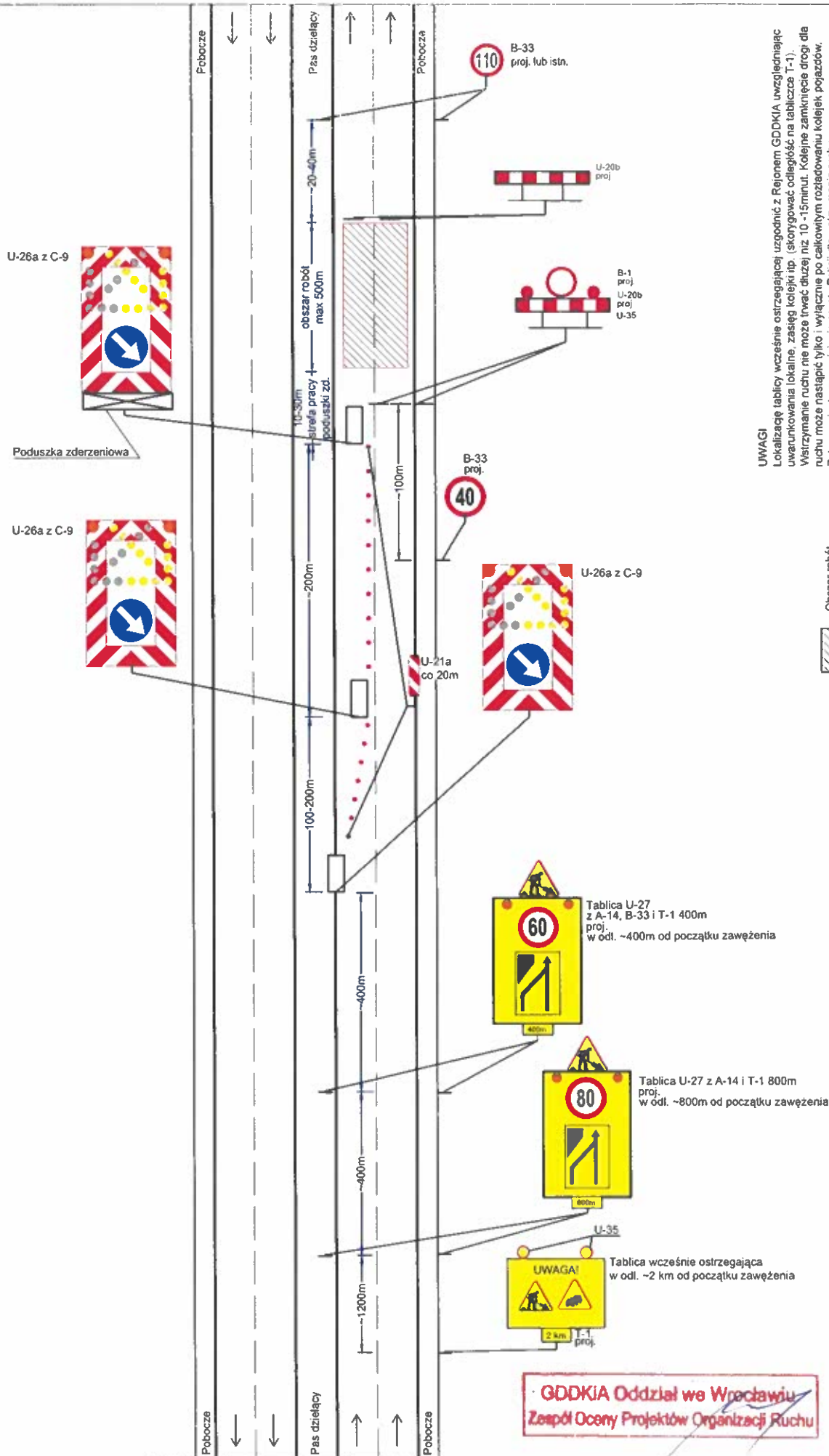
Autostrada V=140 km/h, 2x2

Rys 86a Roboty krótko trwające - zamknięcie drogi na 10-15 min - etap 1 (zawężenie pasa ruchu)



Autostrada V=110 km/h, 2x2

# Rys 86b Roboty krótko trwające - zamknięcie drogi na 10-15 min - etap 2 (właściwe zamknięcie jezdni)

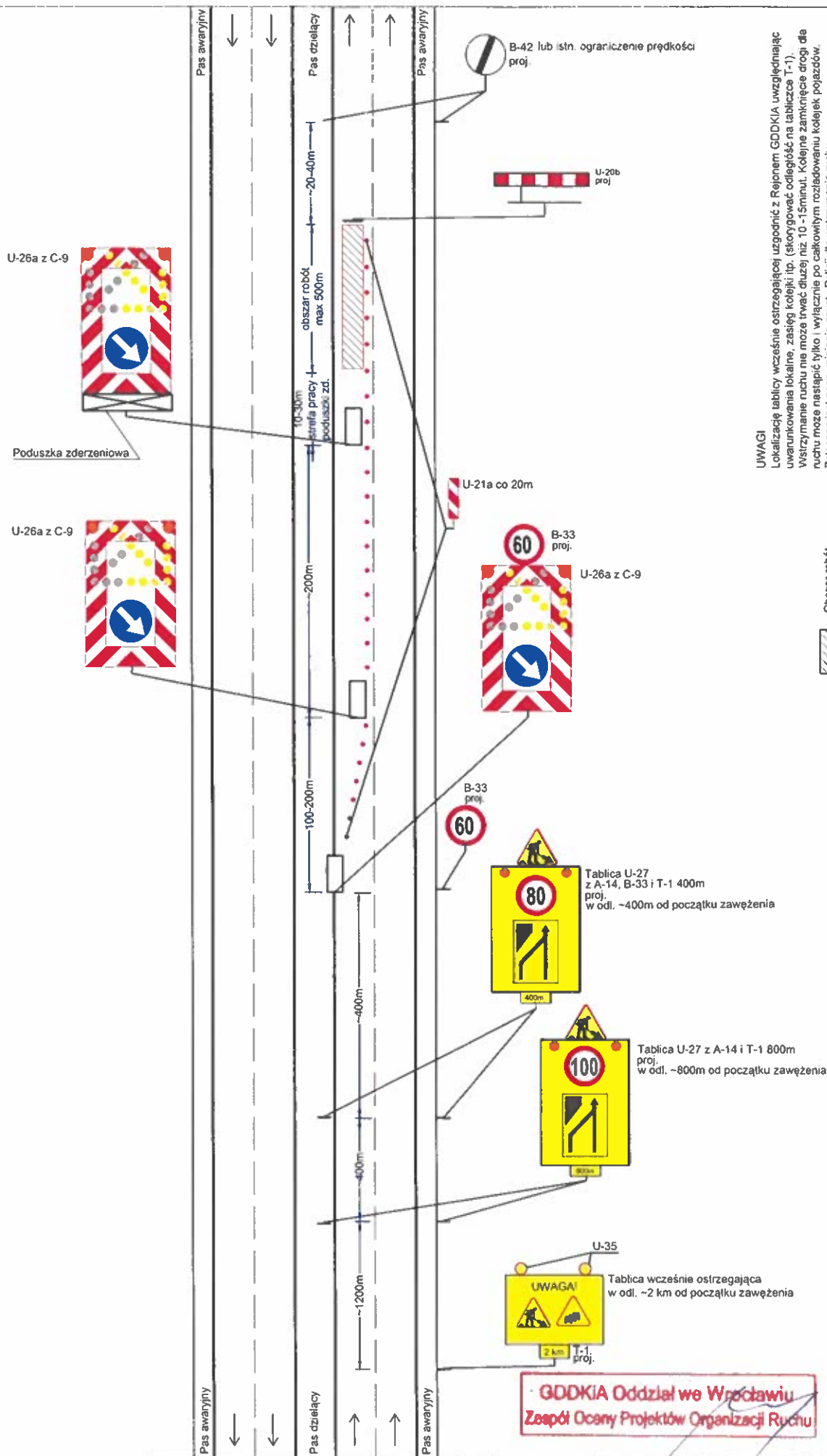


**UWAGI**  
Lokalizację tablicy wcześniej ostrzegającej uzgodnić z Rejonem GDDK(A) uwzględniając uwarunkowania lokalne, zasięg kolejni itp. (skorygować odległość na tabliczce T-1).  
Wstrzymanie ruchu nie może trwać dłużej niż 10-15 minut. Kolejne zamknięcie drogi dla ruchu może nastąpić tylko i wyłącznie po całkowitym rozładunku kolejek pojazdów.  
Zalecane jest zapewnienie asysty Policji dla wstrzymania ruchu.  
W przypadku wyposazania drogi w znaki zmiennej treści należy przewidzieć odpowiednie komunikaty w celu wcześniejszego poinformowania kierujących pojazdami.  
Dla zamknięcia całej drogi, należy przewidzieć tożsame oznakowanie dla drugiej jezdni.

- Obszar robót  
- Pojazd zabezpieczający

Autostrada V=110 km/h, 2x2

Rys 87a Roboty krótko trwające - zamknięcie drogi na 10-15 min - etap 1 (zawężenie pasa ruchu)

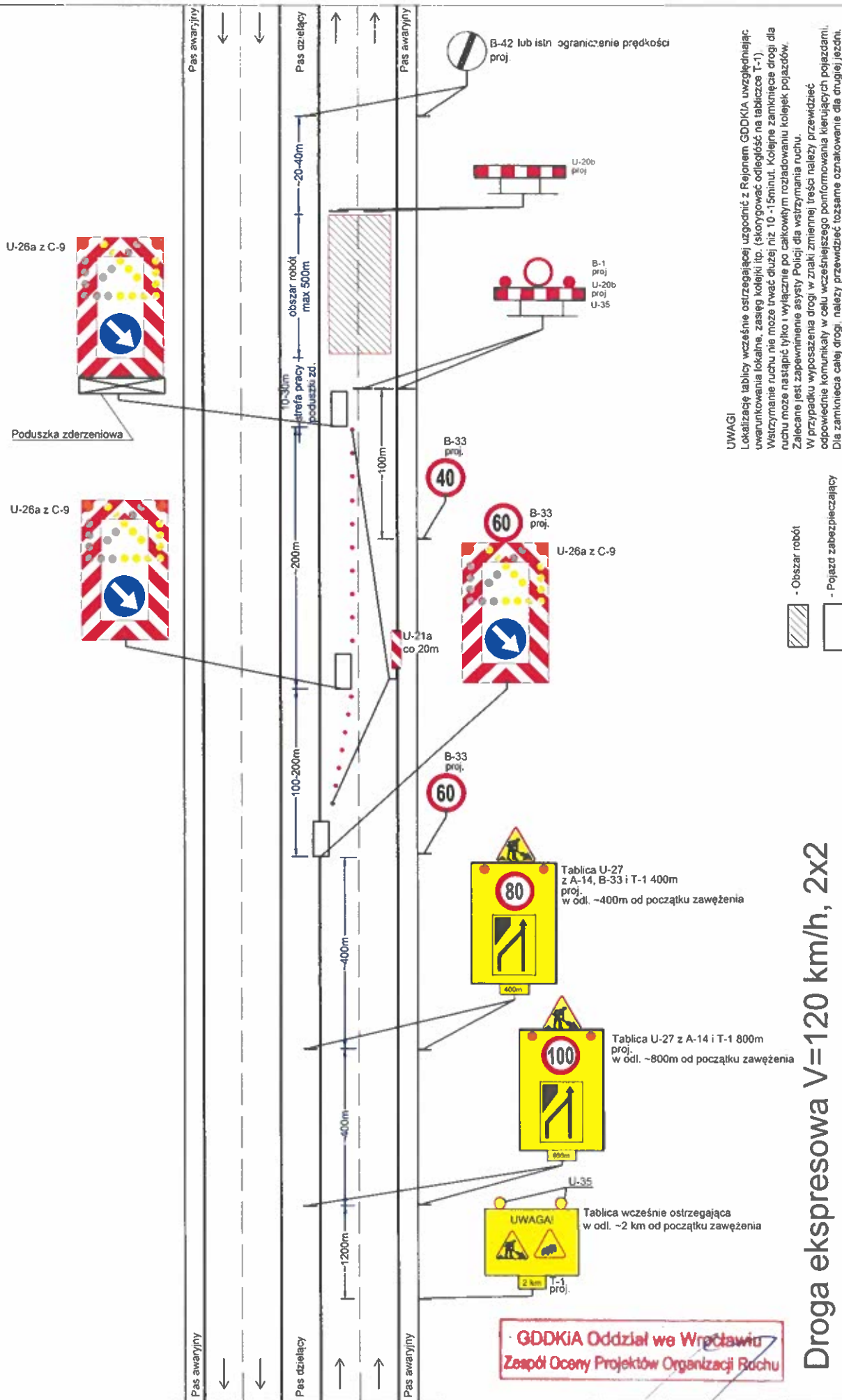


**UWAGI**  
Lokalizację tablicy wcześniej ostrzegającej uzgodnić z Rejonem GDDKIA uwzględniając uwarunkowania lokalne, zasięg kolejni itp. (skorygować odległość na tabliczce T-1). Wstrzymanie ruchu nie może trwać dłużej niż 10-15 minut. Kolejne zamknięcie drogi dla ruchu może nastąpić tylko i wyłącznie po całkowitym rozładunku kolejek pojazdów. Zalecane jest zapewnienie asysty Policji dla wstrzymania ruchu. W przypadku wyposazenia drogi w znaki zmiennej treści należy przewidzieć odpowiednie komunikaty w celu wcześniejszego poinformowania kierujących pojazdami. Dla zamknięcia całej drogi należy przewidzieć tożsamość oznakowanie dla drugiej jezdni.

- Obszar robót
- Pojazd zabezpieczający

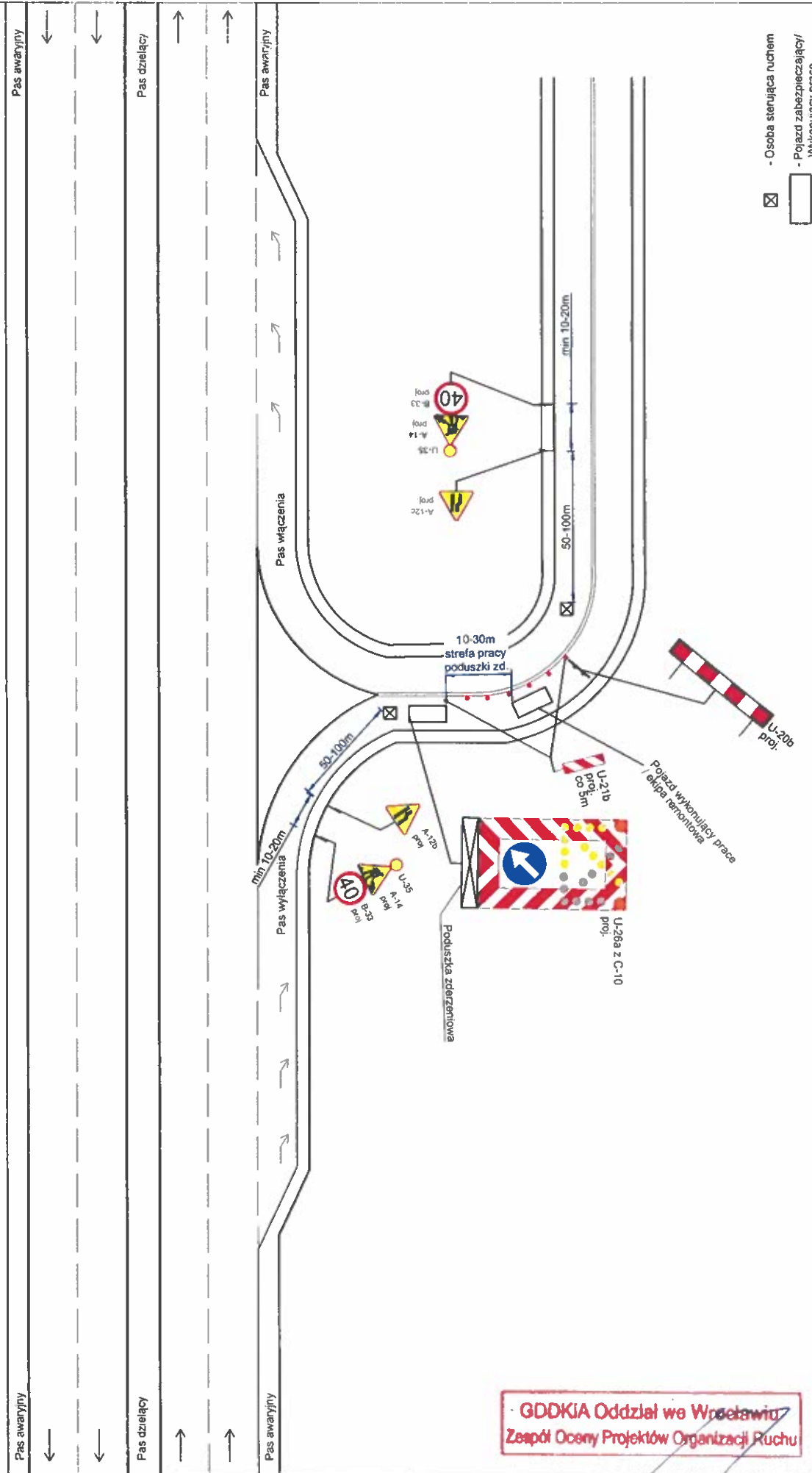
Droga ekspresowa V=120 km/h, 2x2

Rys 87b Roboty krótko trwające - zamknięcie drogi na 10-15 min - etap 2 (właściwe zamknięcie jezdni)



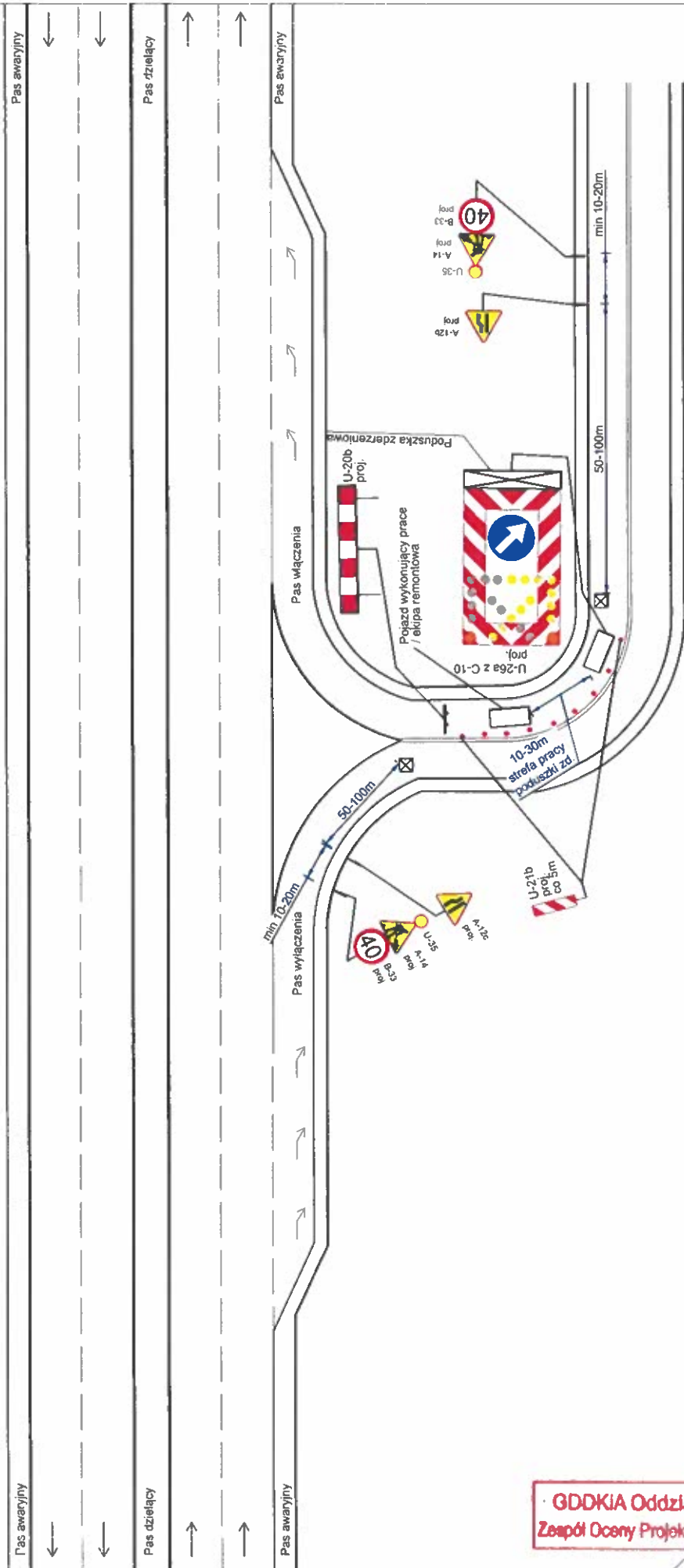
Droga ekspresowa V=120 km/h, 2x2

# Rys 88 Roboty krótko trwające, zajęcie jazdowego pasa ruchu łącznicy dwukierunkowej



Łącznica dwukierunkowa 1x2, V=40-70 km/h

# Rys 89 Roboty krótko trwające, zajęcie wjazdowego pasa ruchu łącznicy dwukierunkowej



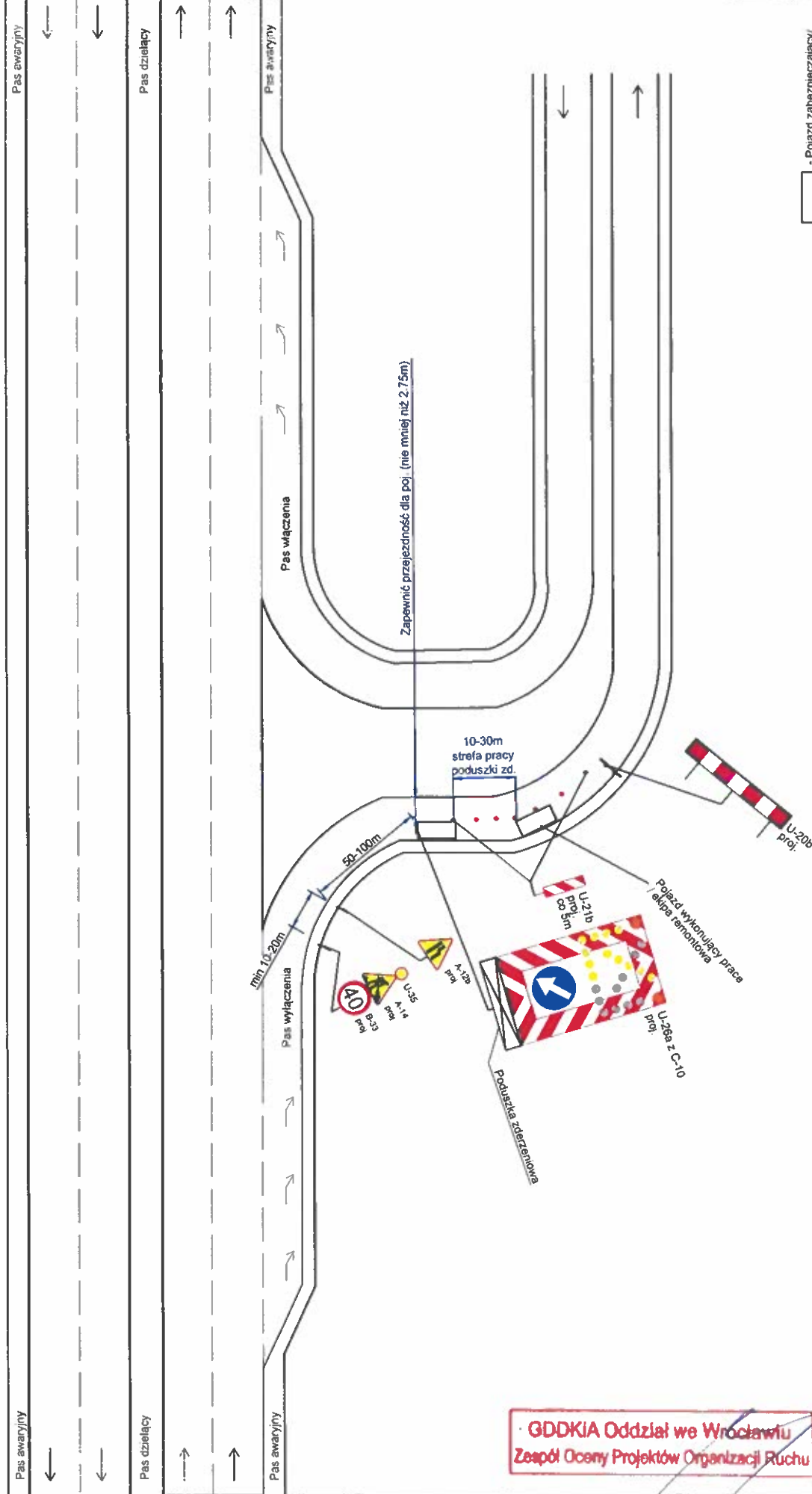
- ☒ - Osoba sterująca ruchem
- ☐ - Pojazd zabezpieczający/ Wykonujący prace

## UWAGA

Istniejące ograniczenie prędkości należy zastąpić jeżeli będzie kolidować z projektowanym.

Łącznica dwukierunkowa 1x2, V=40-70 km/h

Rys 90 Roboty krótko trwające, prawe zajęcie zjazdowego pasa ruchu łącznicy jednokierunkowej



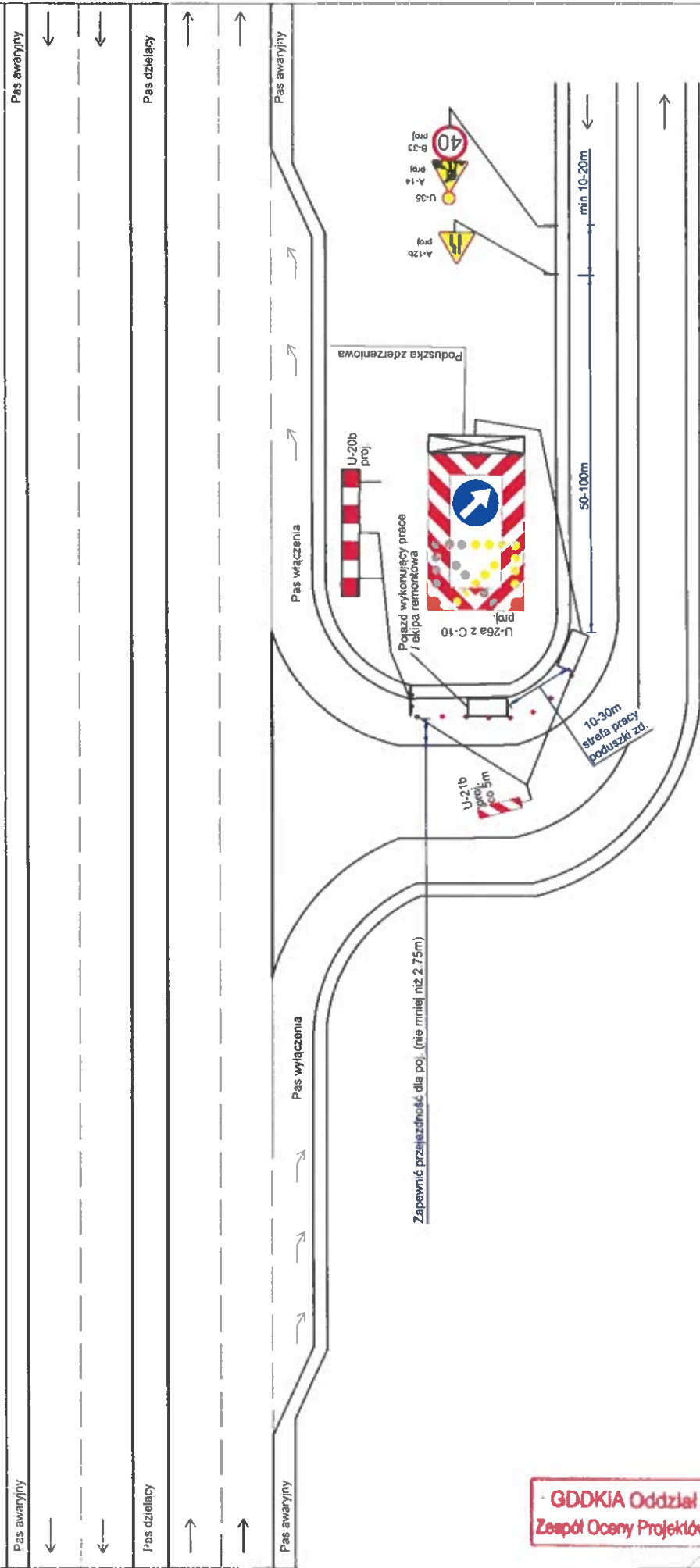
Łącznica jednokierunkowa 2x1, V=40-70 km/h

UWAGA

Istniejące ograniczenie prędkości należy zastąpić jeżeli będzie kolidować z projektowanym.

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

# Rys 91 Roboty krótko trwające, prawe zajęcie wjazdowego pasa ruchu łącznicy jednokierunkowej



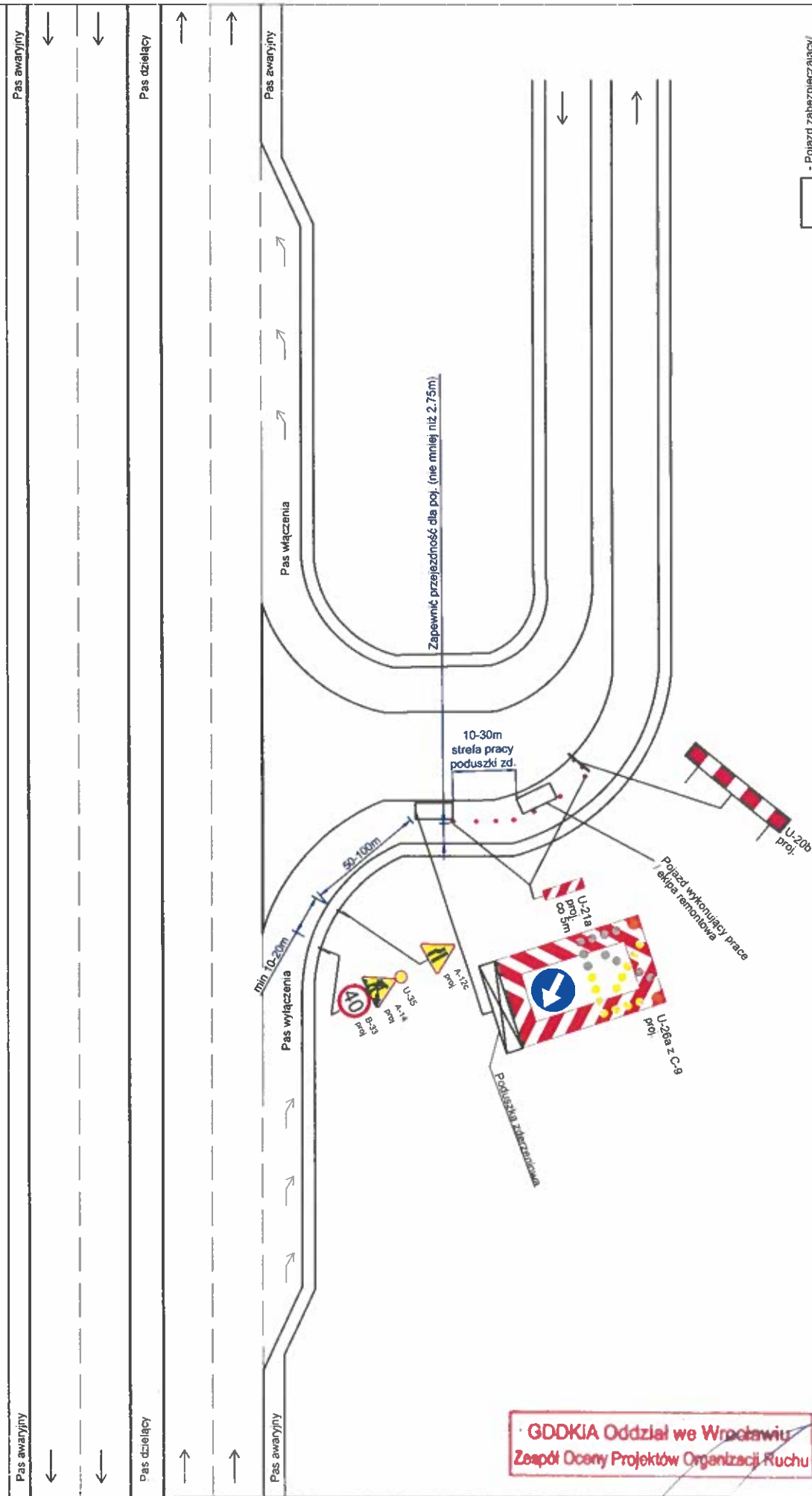
☐ - Pojazd zabezpieczający / Wykonujący prace

## UWAGA

Istniejące ograniczenie prędkości należy zastąpić jeżeli będzie kolidować z projektowanym.

Łącznica jednokierunkowa 2x1, V=40-70 km/h

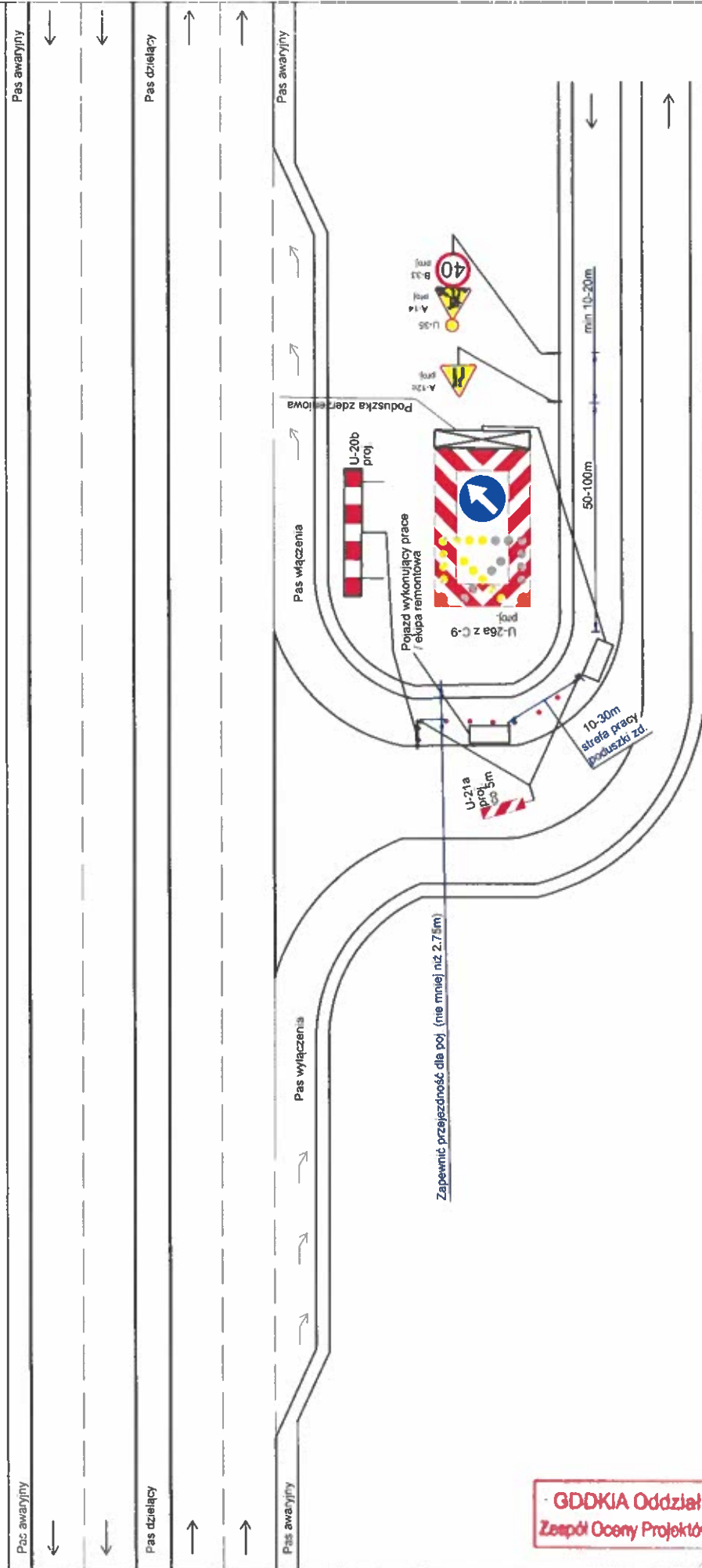
# Rys 92 Roboty krótko trwające, lewe zajęcie zjazdowego pasa ruchu łącznicy jednokierunkowej



GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Łącznica jednokierunkowa 2x1, V=40-70 km/h

# Rys 93 Roboty krótko trwające, lewe zajęcie wjazdowego pasa ruchu łącznicy jednokierunkowej



GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

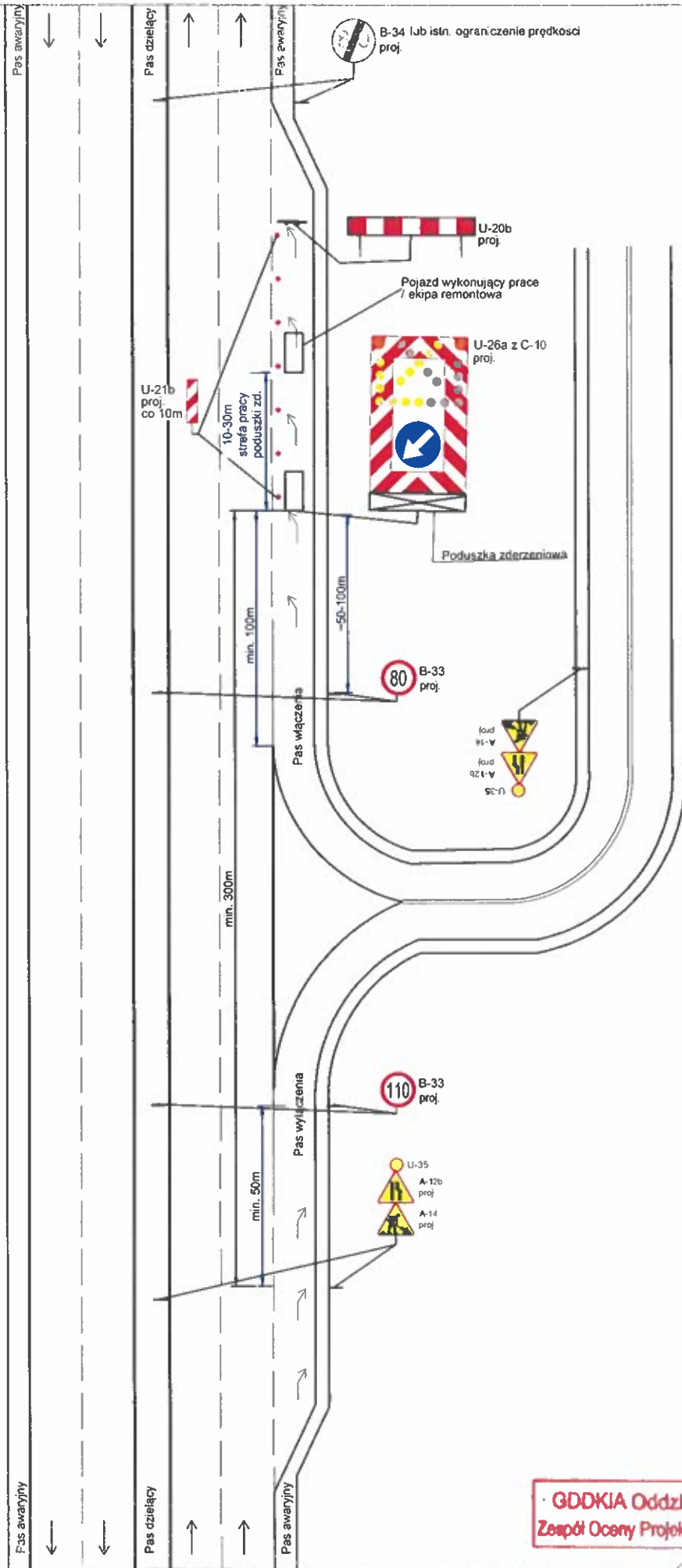
- Pojazd zabezpieczający /  
Wykonujący prace

## UWAGA

Istniejące ograniczenie prędkości należy zastąpić jeżeli będzie  
kolidować z projektowanym.

Łącznica jednokierunkowa 2x1, V=40-70 km/h

# Rys 94 Roboty krótko trwające, zajęcie końcowego odcinka pasa włączenia



GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

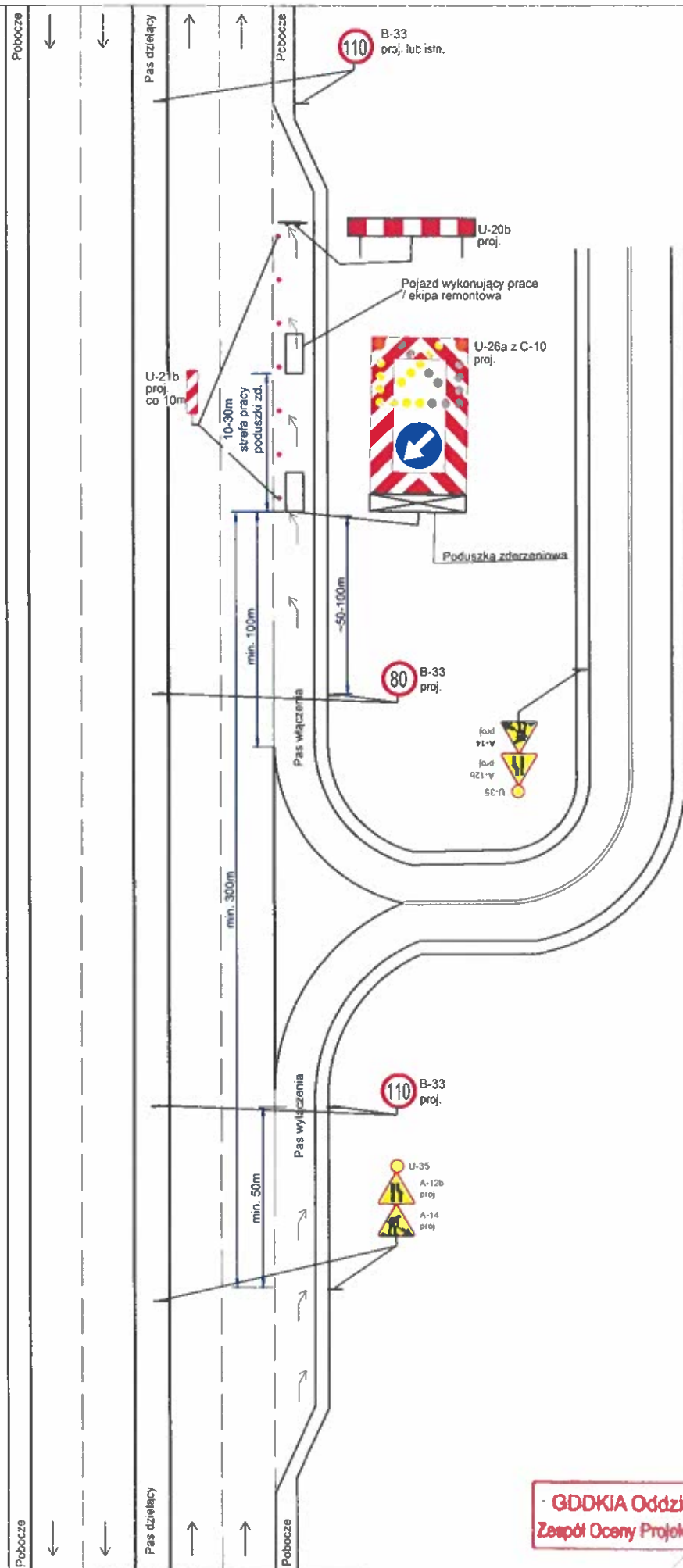
- Pojazd zabezpieczający/  
Wykonujący prace

## UWAGA

Istniejące ograniczenie prędkości należy zastąpić jeżeli będzie kolidować z projektowanym.

Autostrada V=140 km/h, 2x2 lub 2x3

# Rys 95 Roboty krótko trwające, zajęcie końcowego odcinka pasa włączenia



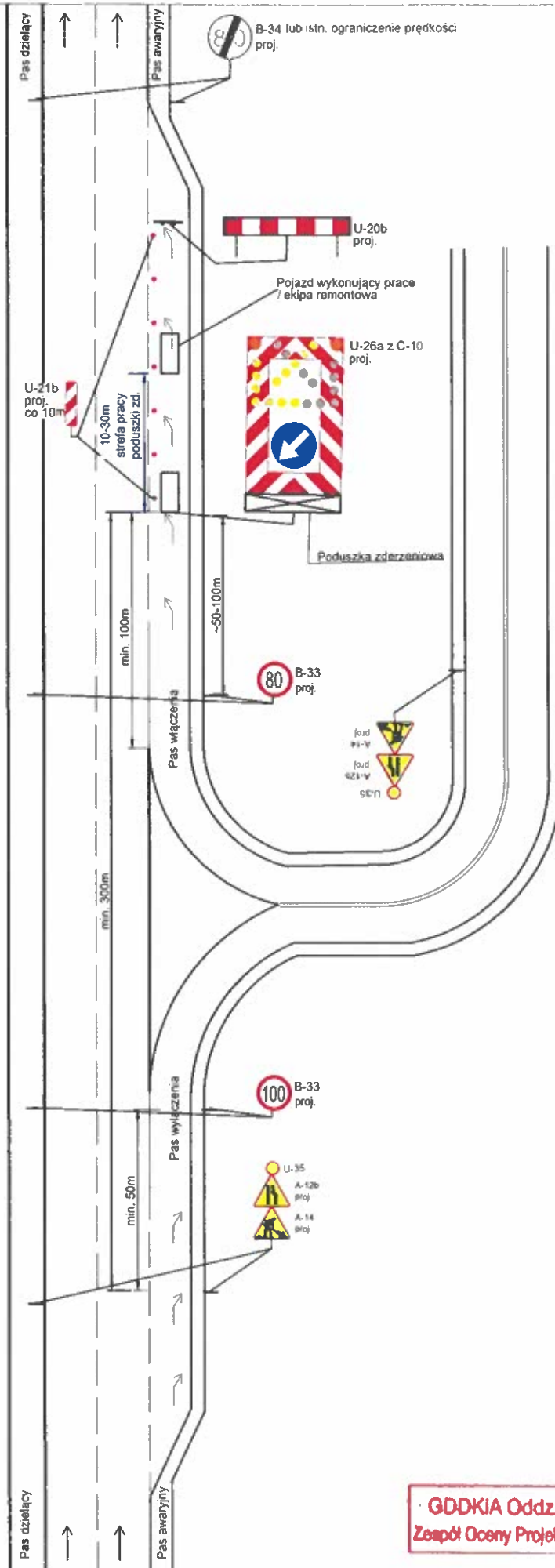
GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Autostrada V=110 km/h, 2x2 lub 2x3

## UWAGA

Istniejące ograniczenie prędkości należy zastąpić jeżeli będzie kolidować z projektowanym.

Pre-awarding	Post-awarding
↓	↓
↓	↓



**- Pojazd zabezpieczający/  
Wykonujący prace**

istniejące ograniczenie prędkości należy zastąpić jeżeli będzie kolidować z projektowanymi.

Droga ekspresowa  $V=120$  km/h, 2x2 lub 2x3

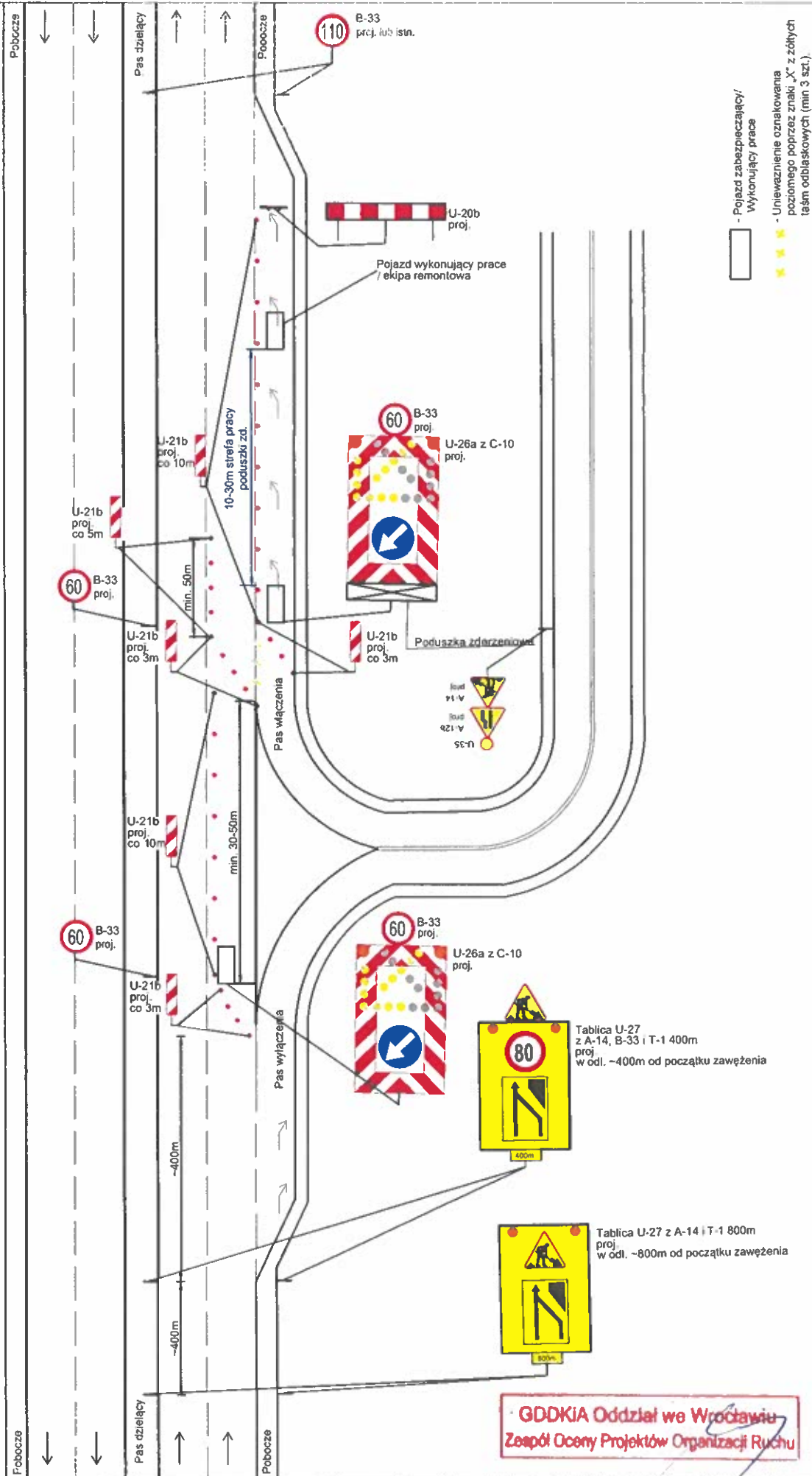
GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Pass awaryjny
Pass awaryjny



Autostrada V=140 km/h, 2x2

# Rys 98 Roboty krótko trwające, zajęcie początkowego odcinka pasa włączenia



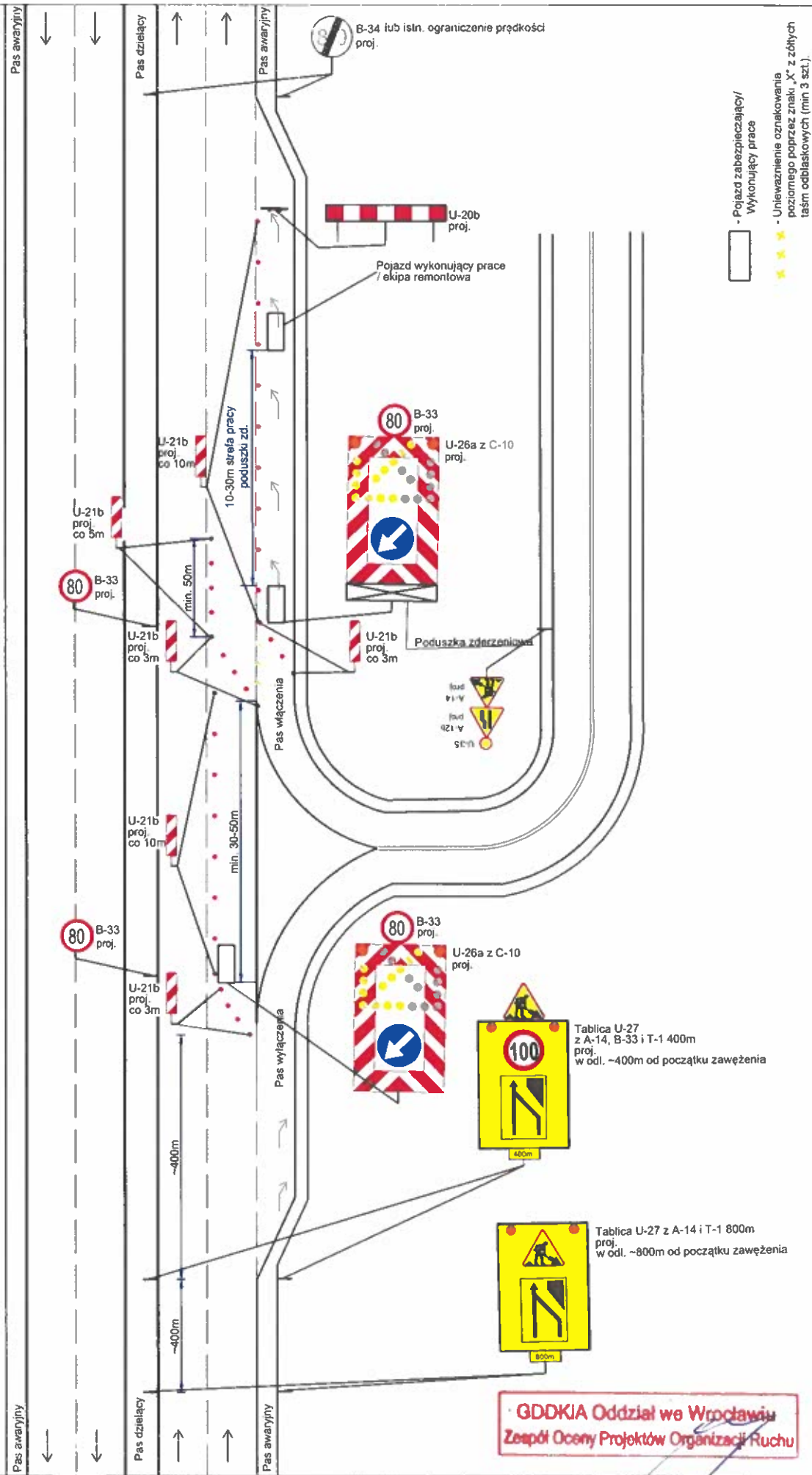
UWAGA

Istniejące ograniczenie prędkości należy zastąpić, jeżeli będzie kolidować z projektowanym.

Autostrada V=110 km/h, 2x2

GDDKIA Oddział w Warszawie  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

# Rys 99 Roboty krótko trwające, zajęcie początkowego odcinka pasa włączenia



Droga ekspresowa V=120 km/h, 2x2

Pos	awaryjny	Pos	awaryjny



stniejące ograniczenie prędkości należy zastąpić jeżeli będzie kolidować z projektowanym.

Autostrada V=140 km/h, 2x2

**GDDKIA Oddział we Wrocławiu**  
**Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu**

Diagrama organizacji ruchu na drodze z zakazem jazdy dla pojazdów ciężarowych. Wykazuje pasy ruchu, pasy włączenia i wylączenia, oraz rozmieszczenie znaków i urządzeń zabezpieczających. Wskazano na poduszkę zderzeniową, pojazd wykonujący prace i strefę pracy poduszki. Podano odległości od początku zawężenia: 400m i 800m.

**Legenda:**

- Pojazd zabezpieczający / Wykonujący prace
- Unieważnienie oznakowania poziomego poprzez znaki „X” z żółtych taśm odbłaskowych (min 3 szt.)

**Opis elementów diagramu:**

- Pasy ruchu:** Pasy dzielący, Pasy włączenia, Pasy wylączenia, Pasy ruchu.
- Znaki i urządzenia:**
  - U-21b proj. co 3m
  - U-21b proj. co 10m
  - U-20b proj.
  - U-26a z C-10 proj.
  - B-33 proj.
  - U-26a z C-10 proj.
  - U-27 z A-14, B-33 i T-1 400m proj.
  - U-27 z A-14 i T-1 800m proj.
- Odległości:** min 75-100m, 10-30m, min 50m, 400m, 800m.
- Strefa pracy poduszki zd.**
- Pojazd wykonujący prace / ekipa remontowa**
- Poduszka zderzeniowa**

**GDDKIA Oddział we Wrocławiu**  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

istniejące ograniczenie prędkości należy zasłonić jeżeli będzie kolidować z projektowanym.

Autostrada V=110 km/h, 2x2

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Pas awaryjny	Pas awaryjny
--------------	--------------

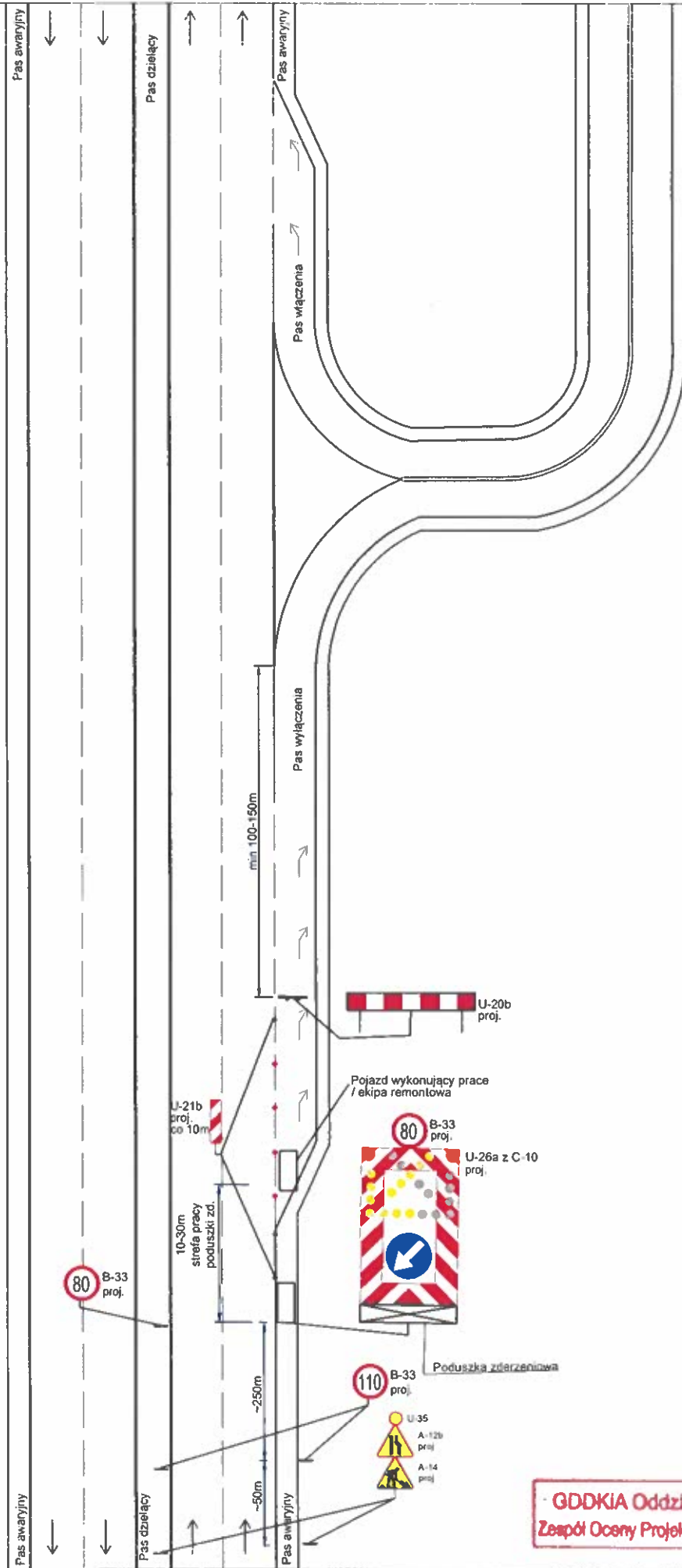


istniejące organicismie prędkości należy zastąpić jeżeli będzieolidować z projektowanym.

Droga ekspresowa  $V=120$  km/h, 2x2

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

# Rys 103 Roboty krótko trwające, zajęcie początkowego odcinka pasa wyłączenia



☐ - Pojazd zabezpieczający/  
 Wykonujący prace

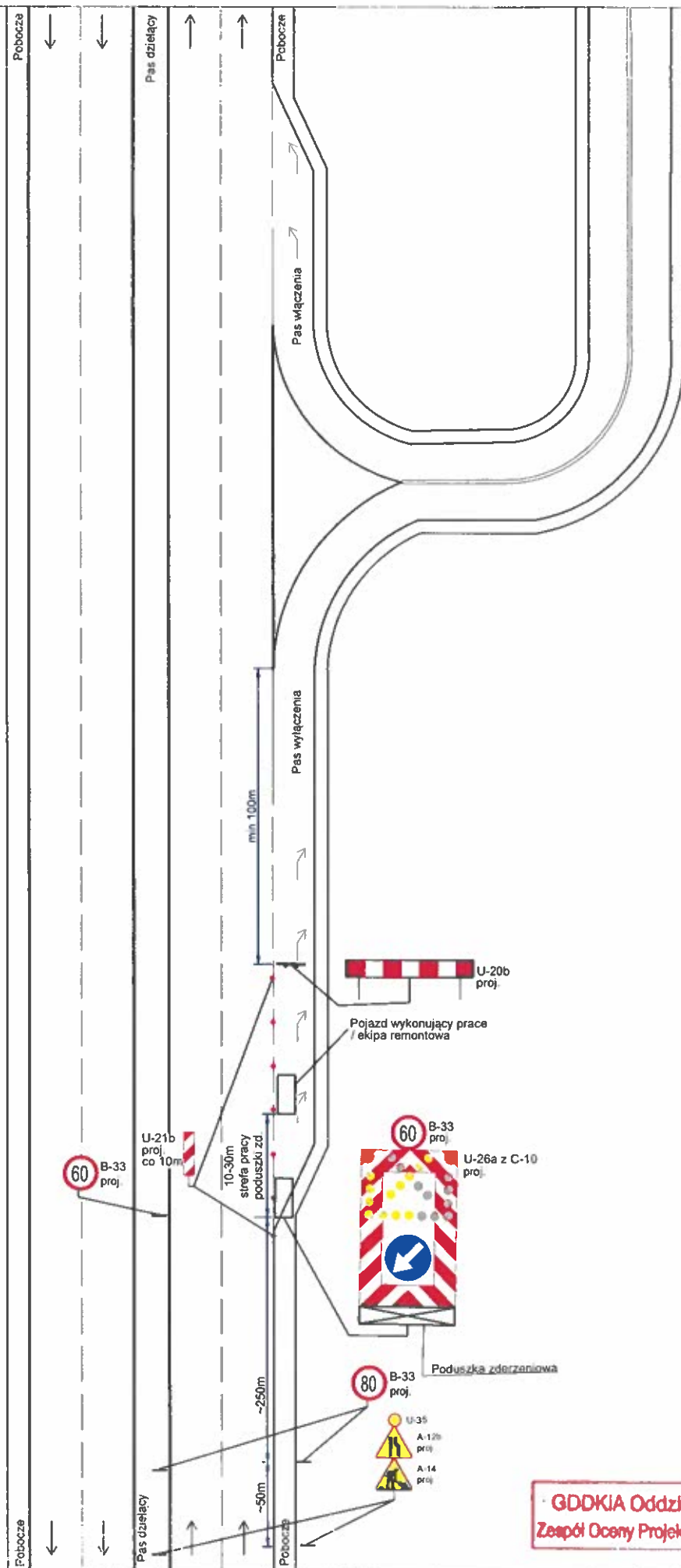
## UWAGA

Istniejące ograniczenie prędkości należy zastąpić jeżeli będzie kolidować z projektowanym.

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
 Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Autostrada V=140 km/h, 2x2 lub 2x3

Rys 104 Roboty krótko trwające, zajęcie początkowego odcinka pasa wyłączenia



- Pojazd zabezpieczający/ Wykonujący prace

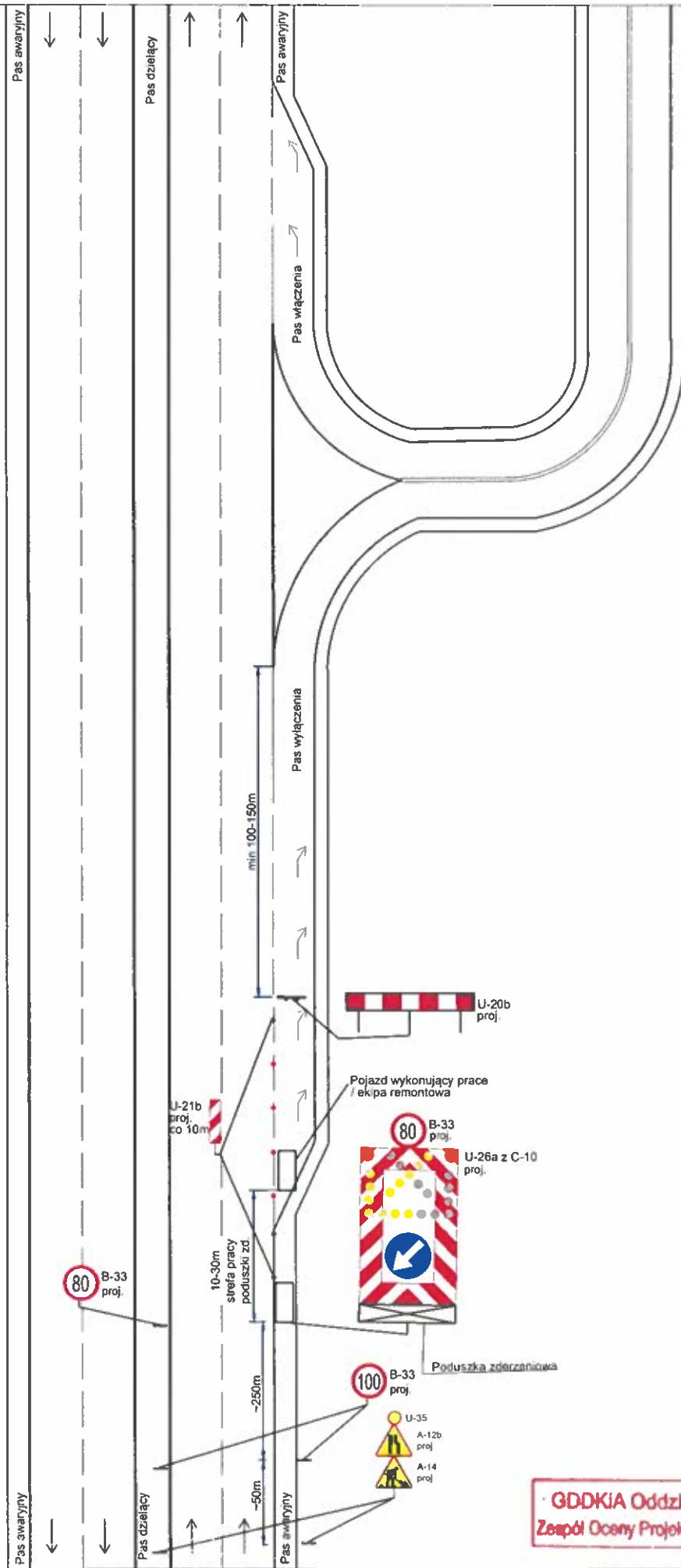
#### UWAGA

Istniejące ograniczenie prędkości należy zastąpić jeżeli będzie kolidować z projektowanym.

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Autostrada V=110 km/h, 2x2 lub 2x3

# Rys 105 Roboty krótko trwające, zajęcie początkowego odcinka pasa wyłączenia



☐ - Pojazd zabezpieczający /  
 Wykonujący prace

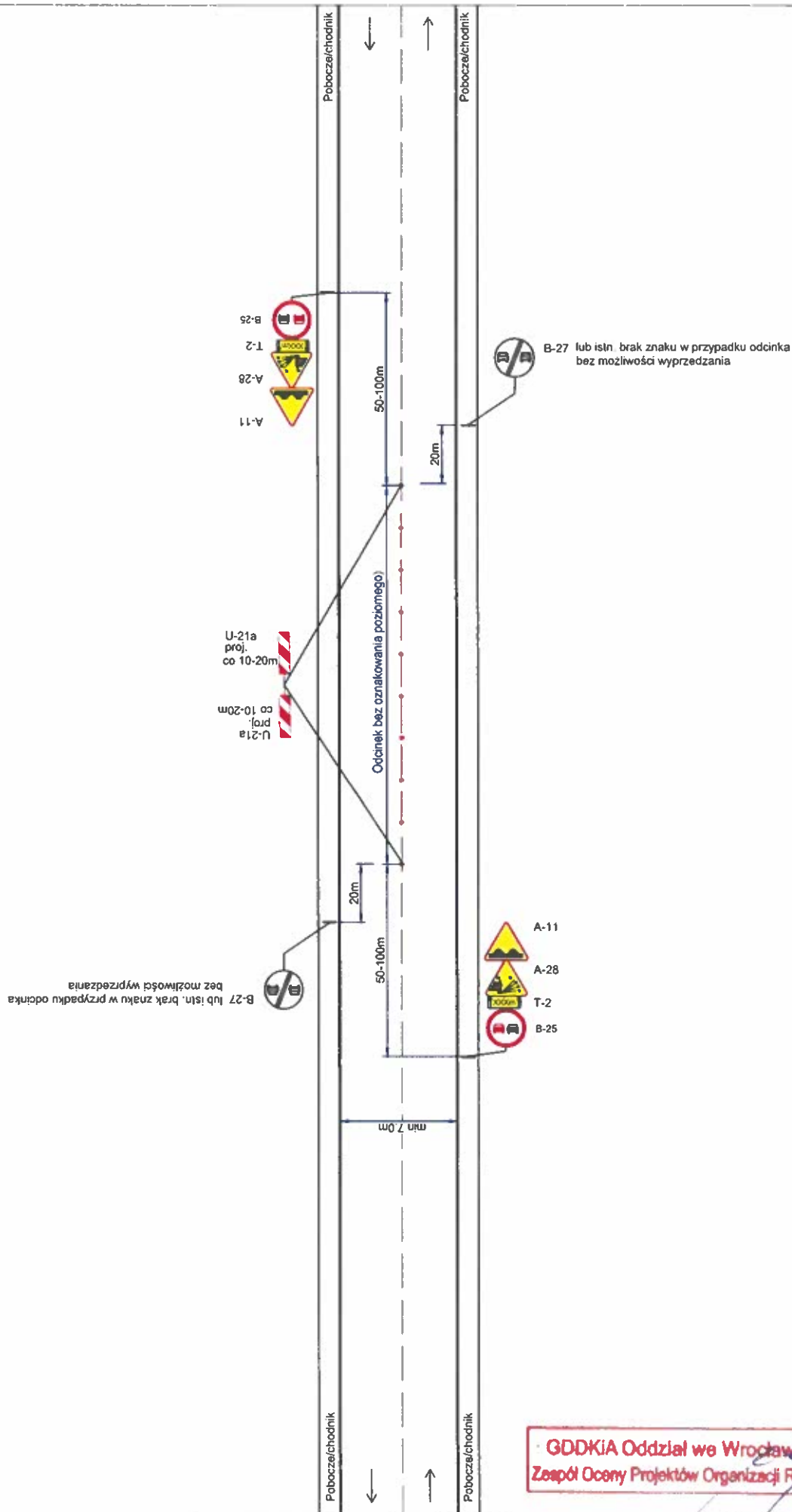
## UWAGA

Istniejące ograniczenie prędkości należy zastąpić, jeżeli będzie kolidować z projektowanym.

Droga ekspresowa V=120 km/h, 2x2 lub 2x3

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

# Rys 106 Oznakowanie odcinka bez oznakowania poziomego

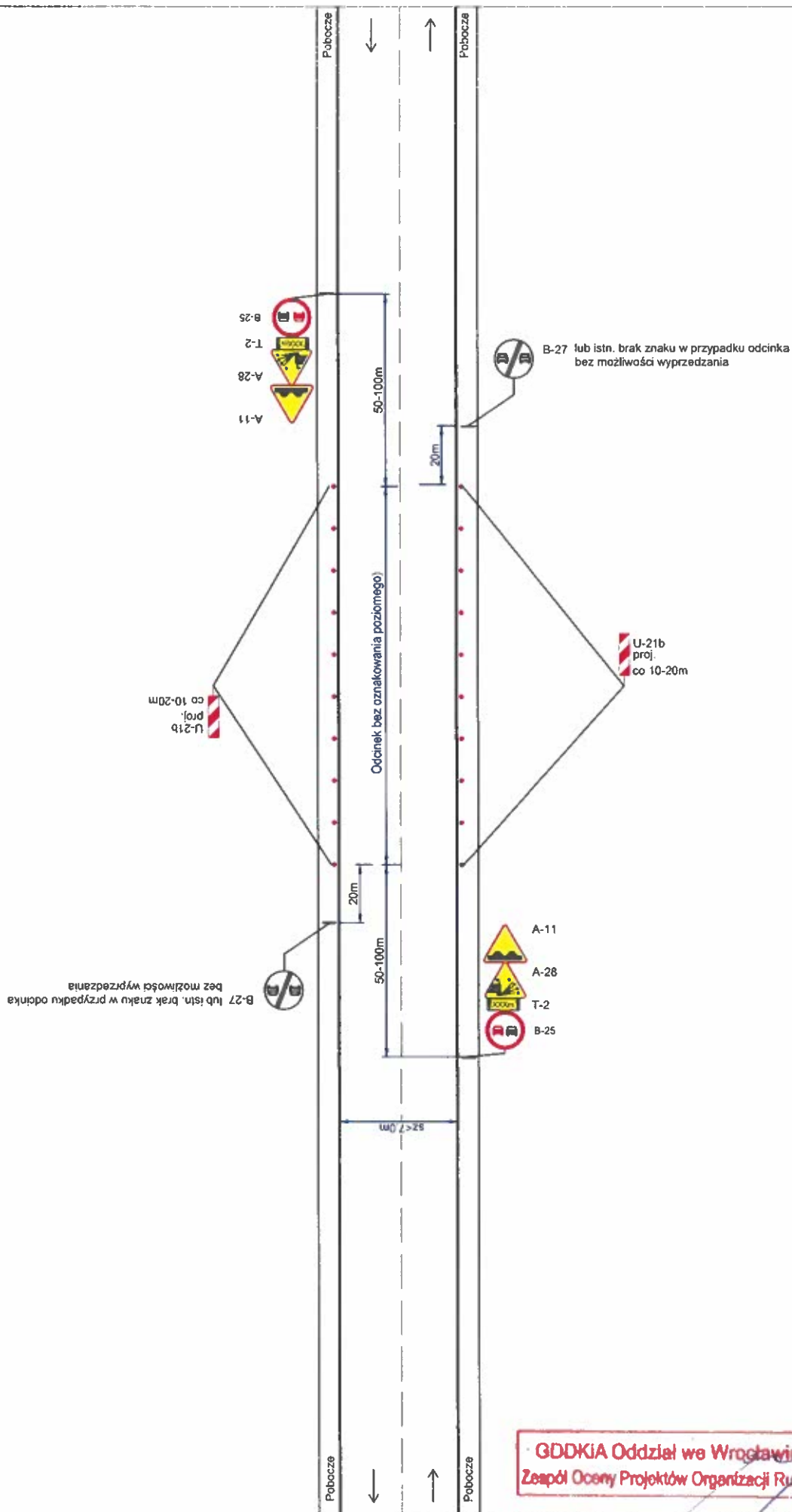


**UWAGA**  
W przypadku, gdy na odcinku bez oznakowania wystąpi skrzyżowanie należy ponownie ustawić znaki ostrzegawcze oraz znaki zakazu bezpośrednio za skrzyżowaniem. Znak A-11 oraz A-28 zastosować wg potrzeb. W przypadku usunięcia znaków A-11 i A-28 zastosować znak A-14.

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga o przekroju 1x2 V=50/60 km/h; jezdnia o szerokości min. 7,0m

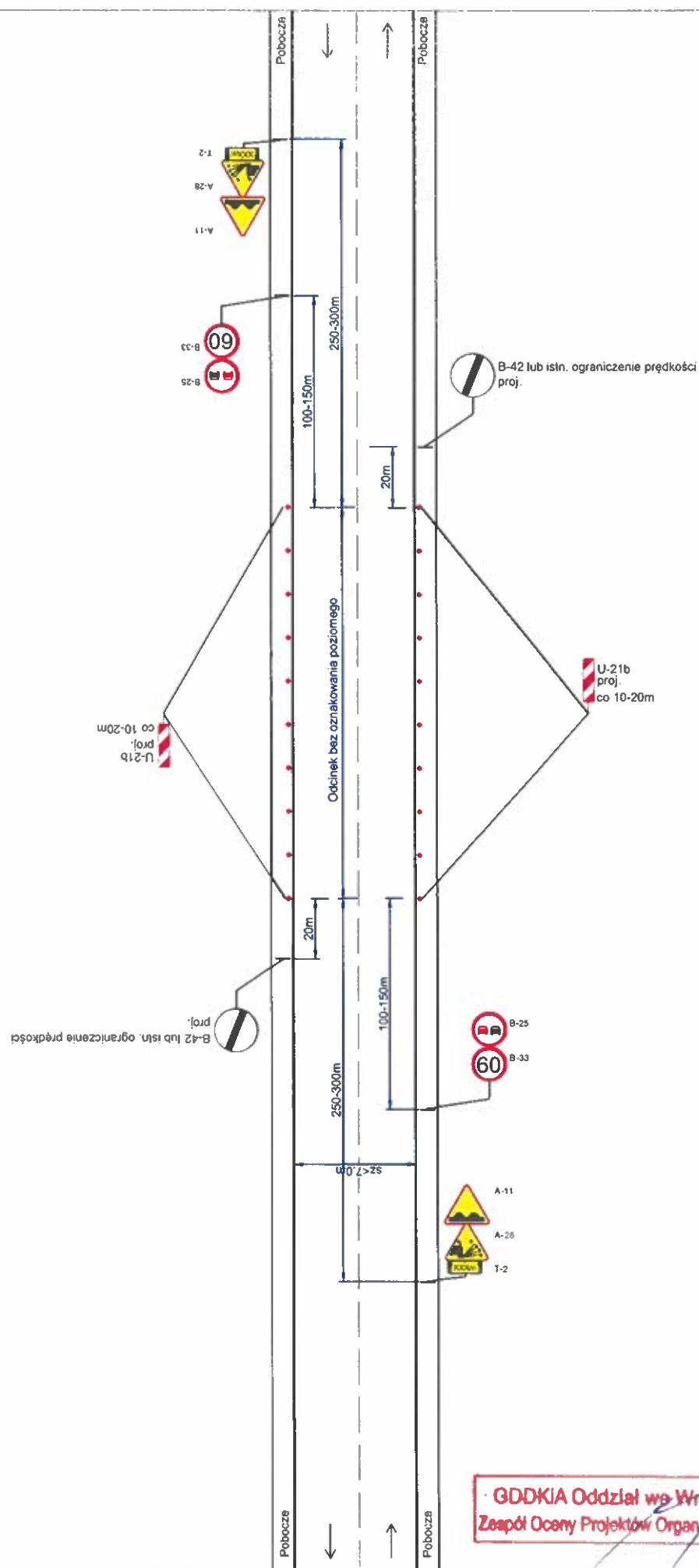
# Rys 107 Oznakowanie odcinka bez oznakowania poziomego



**UWAGA**  
 W przypadku, gdy na odcinku bez oznakowania wystąpi skrzyżowanie należy ponownie ustawić znaki ostrzegawcze oraz znaki zakazu bezpośrednio za skrzyżowaniem. Znaki A-11 oraz A-28 zastosować wg potrzeb. W przypadku usunięcia znaków A-11 i A-28 zastosować znak A-14.

Droga o przekroju 1x2 V=50/60 km/h; jezdnia o szerokości < 7,0m

Rys 108 Oznakowanie odcinka bez oznakowania poziomego

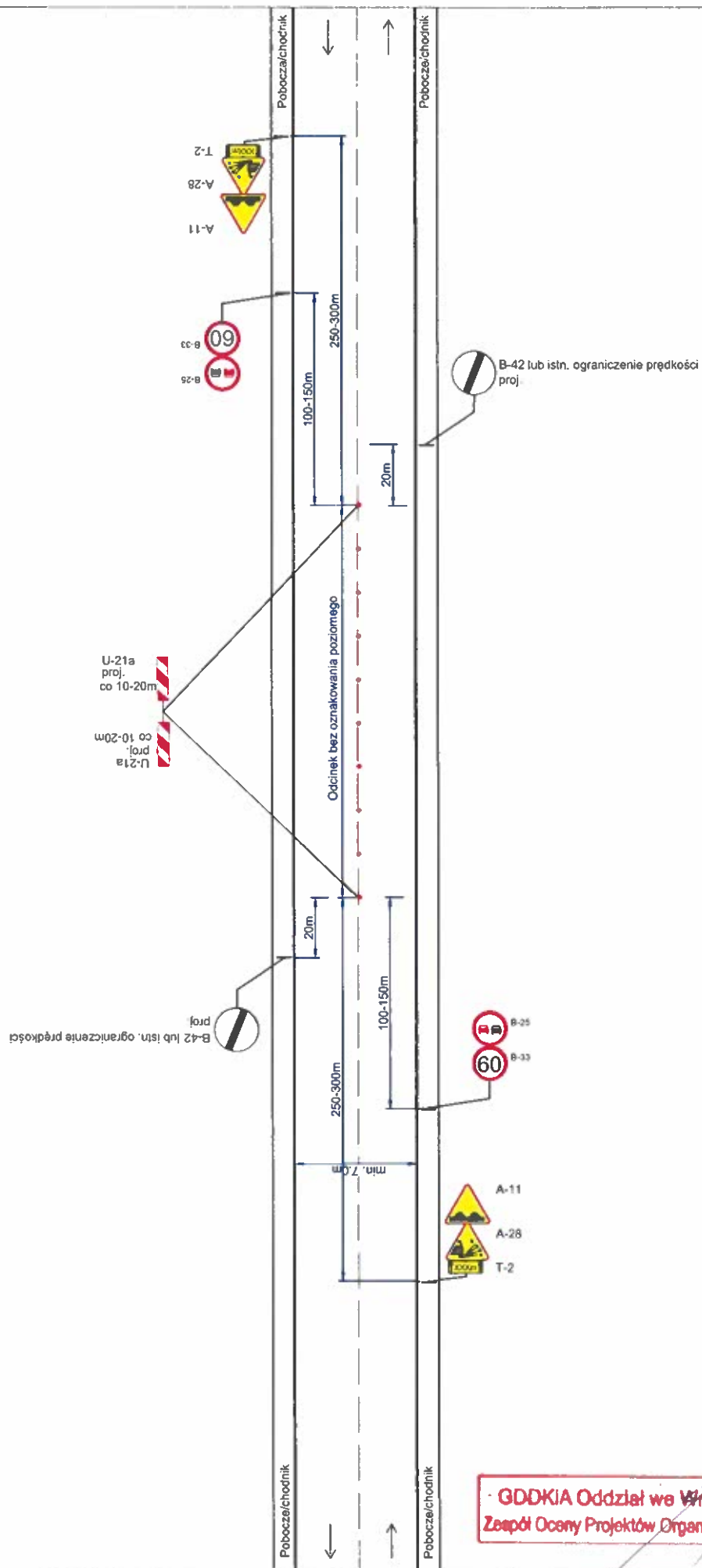


UWAGA  
W przypadku, gdy na odcinku bez oznakowania wystąpił skrępowanie, należy ponownie użyć znaki ostrzegawcze oraz znaki zakazu bezpośrednio za skrępowaniem.

**Droga o przekroju 1x2 V=90 km/h; jezdnia o szerokości < 7,0m**

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

# Rys 109 Oznakowanie odcinka bez oznakowana poziomego

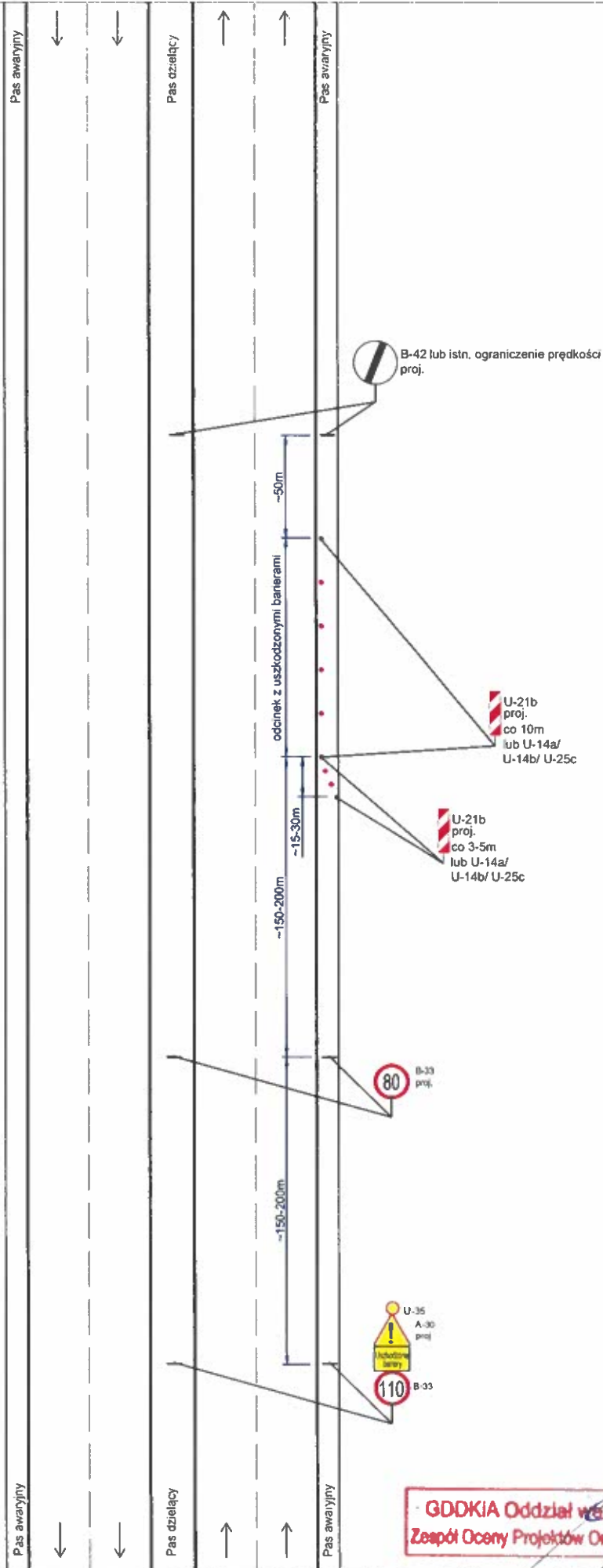


**UWAGA**  
 W przypadku, gdy na odcinku bez oznakowania wystąpi skrzyżowanie należy ponownie ustawić znaki ostrzegawcze oraz znaki zakazu bezpośredniego za skrzyżowaniem. Znaki A-11 oraz A-28 zastosować wg potrzeb. W przypadku usunięcia znaków A-11 i A-28 zastosować znak A-14.

Droga o przekroju 1x2 V=90 km/h; jezdnia o szerokości min 7,0m

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
 Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Rys 110 Zabezpieczenie uszkodzonych barier w miejscach niebezpiecznych (obiekty mostowe itp.)

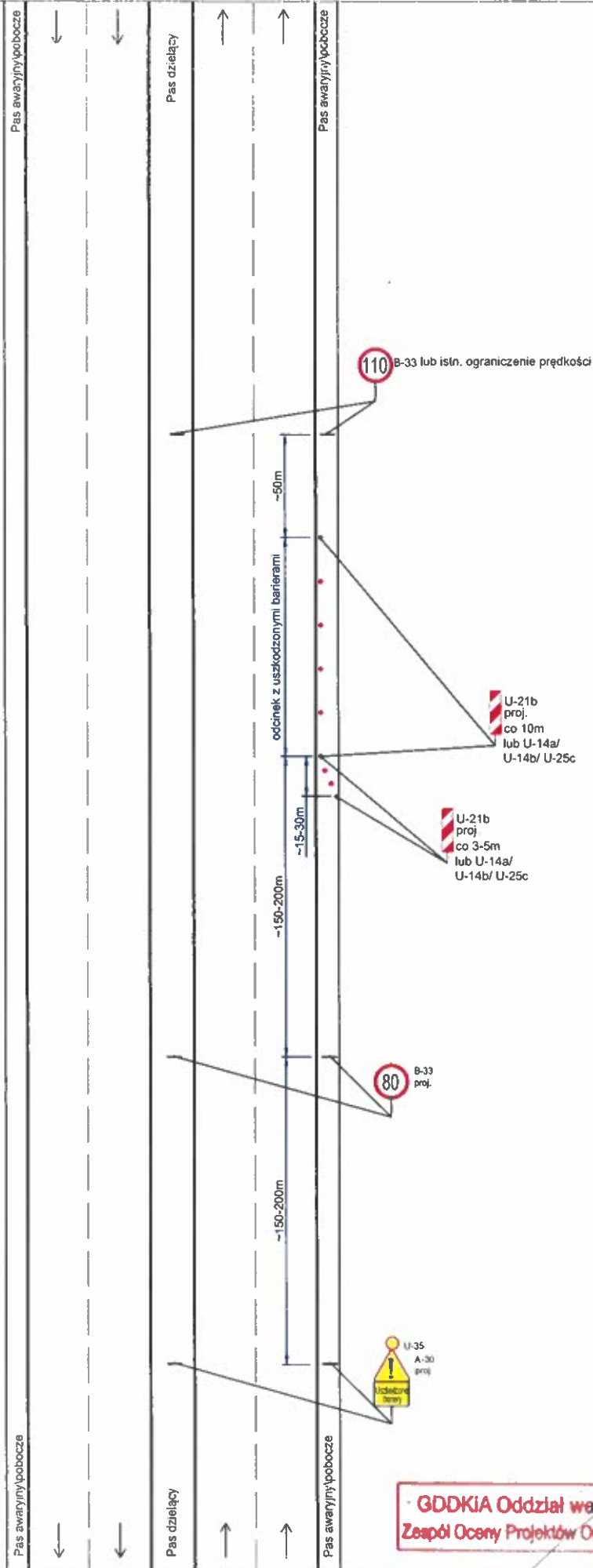


**UWAGI**  
 Należy niezwłocznie przystąpić do naprawy uszkodzonych barier.  
 Preferowany sposób zabezpieczenia odcinka uszkodzonego to tymczasowe barierki U-14a/U-14b. W przypadku braku urządzeń zastosować separatory U-25c lub tablice U-21 co 10m.  
 W przypadku pozostawienia oznakowania na noc od strony najazdowej zastosować falę świetlną lub minimum 1 lampę U-35 nad U-21.  
 W przypadku uszkodzenia barier na odcinkach nie powodujących zagrożenia dla uczestników ruchu dla oznakowania przewidzieć min. tablice U-21

GDDKIA Oddział w Wrocławiu  
 Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Autostrada V=140 km/h, 2x2 lub 2x3

Rys 111 Zabezpieczenie uszkodzonych barier w miejscach niebezpiecznych (obiekty mostowe itp.)



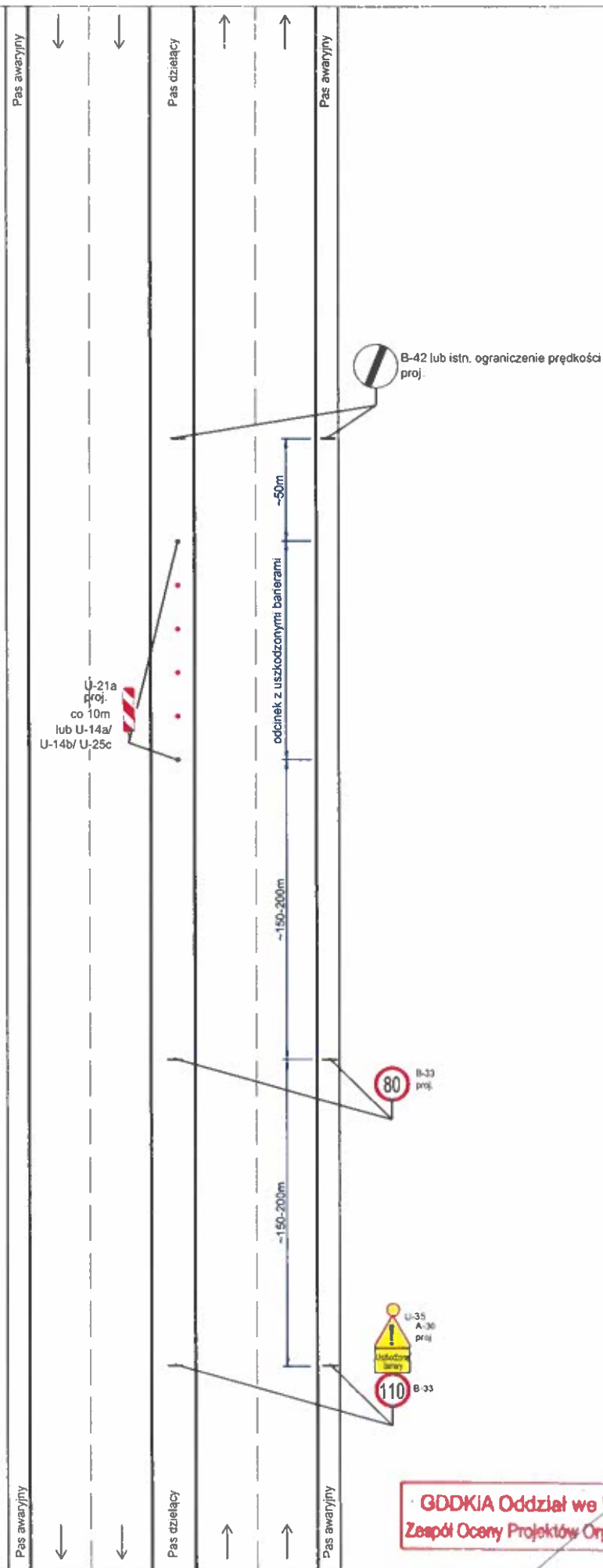
#### UWAGI

Należy niezwłocznie przystąpić do naprawy uszkodzonych barier.  
Preferowany sposób zabezpieczenia odcinka uszkodzonego to tymczasowe barierki U-14a/U-14b. W przypadku braku urządzeń zastosować separatory U-25c lub tablice U-21 co 10m.  
W przypadku pozostawienia oznakowania na noc od strony najeźdźcy zastosować taflę świetlną lub minimum 1 lampę U-35 nad U-21.  
W przypadku uszkodzenia barier na odcinkach nie powodujących zagrożenia dla uczestników ruchu dla oznakowania przewidzieć min. tablice U-21.

GDDKIA Oddział w Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Autostrada V=110 km/h (lub mniejsza prędkość), 2x2 lub 2x3

Rys 112 Zabezpieczenie uszkodzonych barier w miejscach niebezpiecznych (obiekty mostowe itp.)



UWAGI

Należy niezwłocznie przystąpić do naprawy uszkodzonych barier.

Należy niezwłocznie przystąpić do naprawy uszkodzonych paneli.  
Preferowany sposób zabezpieczenia odnaka uszkodzonego to tymczasowe barier

Prerównany sposób zabezpieczenia odcinka uszkodzonego to tymczasowe baterie U-14a/U-14b. W przypadku braku urządzeń zastosoować separatory U-25c lub tablice

U-14a/U-14b. W przypadku braku urządzeń zastosować separatory U-25c lub tablice U-21  $\infty$  10m.

U-21 co 10m.  
W przypadku pozostawienia oznakowania na noc od strony najazdowej zastosować falę

W przypadku pozostawienia oznakowania na noc od strony najazdowej zastosować światła lub minimum 1 lampę U-35 nad U-21.

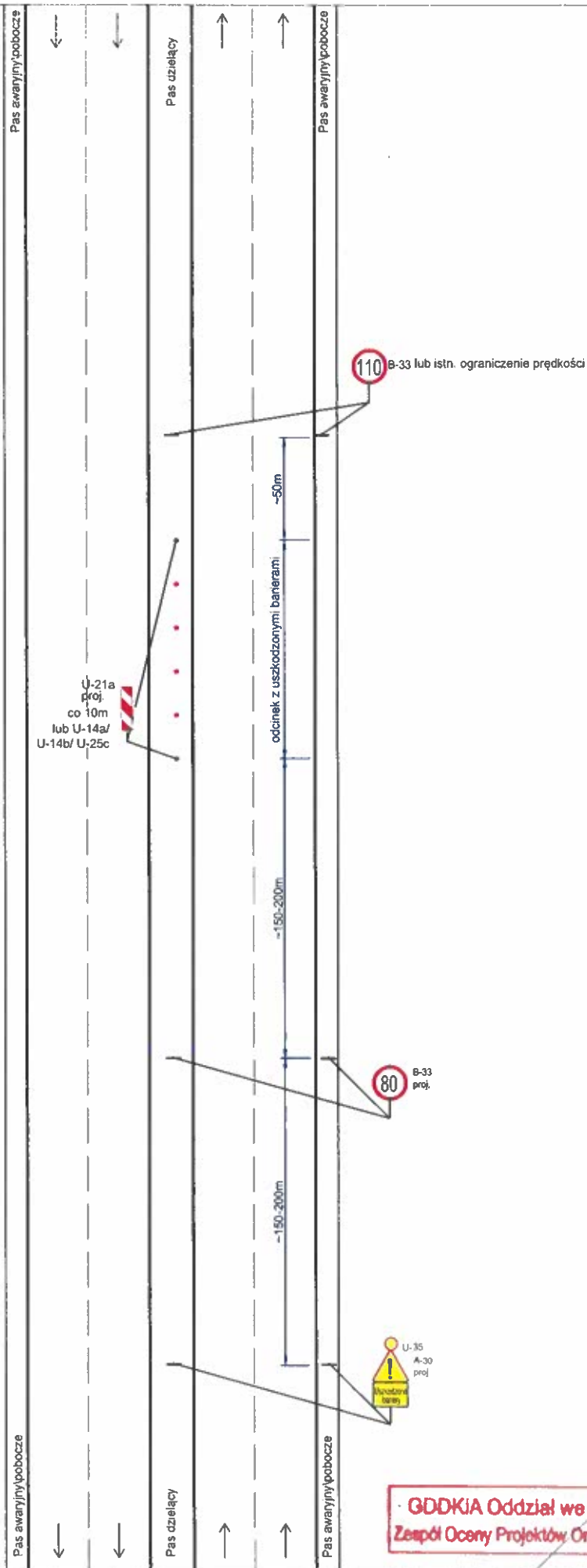
W przypadku uszkodzenia banier na ocinkach nie powodujących zagrożenia dla

W przypadku uszkodzenia bariera ocinkach nie powodujących zał

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Autostrada V=140 km/h, 2x2 lub 2x3

Rys 113 Zabezpieczenie uszkodzonych barier w miejscach niebezpiecznych (obiekty mostowe itp.)



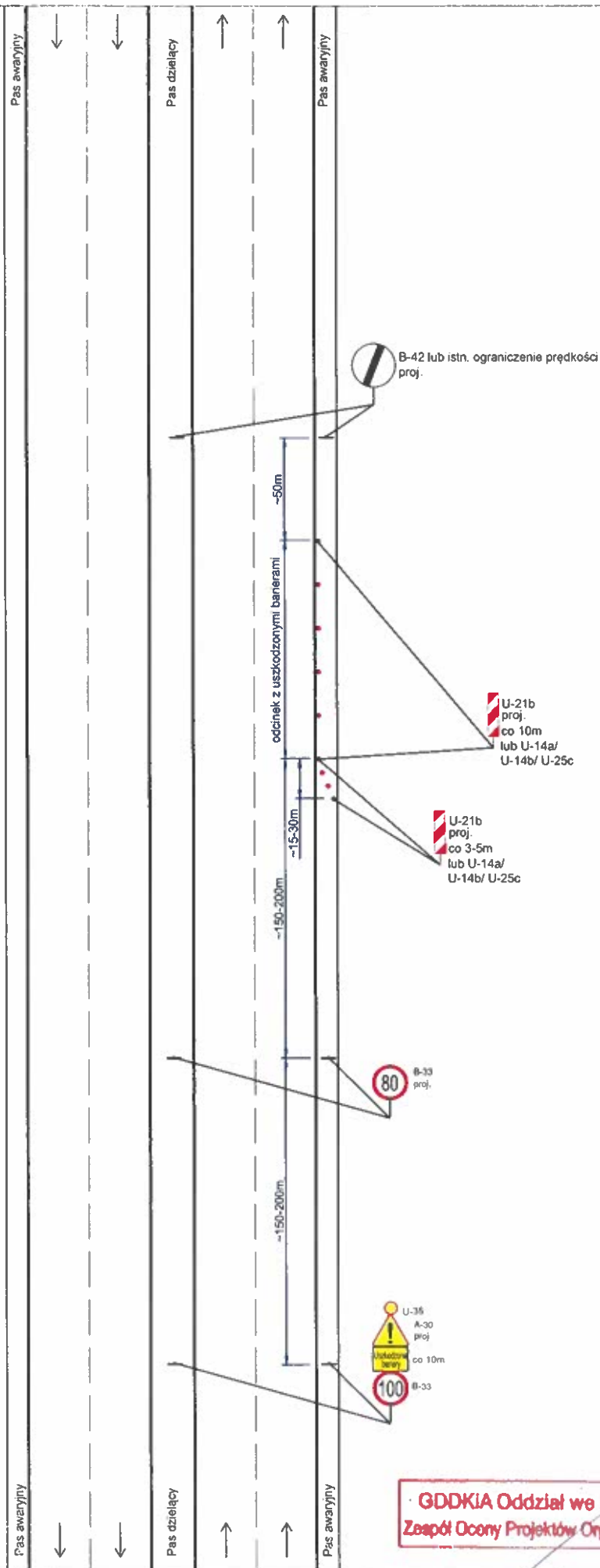
#### UWAGI

Należy niezwłocznie przystąpić do naprawy uszkodzonych barier.  
Preferowany sposób zabezpieczenia odcinka uszkodzonego to tymczasowe bariery U-14a/U-14b. W przypadku braku urządzeń zastosować separatory U-25c lub tablice U-21 co 10m.  
W przypadku pozostawienia oznakowania na noc od strony najazdowej zastosować fale świetlną lub minimum 1 lampę U-35 nad U-21.  
W przypadku uszkodzenia barier na odcinkach nie powodujących zagrożenia dla uczestników ruchu dla oznakowania przewidzieć min. tablice U-21.

GDDKiA Oddział w Warszawie  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Autostrada  $V=110$  km/h (lub mniejsza prędkość), 2x2 lub 2x3

Rys 114 Zabezpieczenie uszkodzonych barier w miejscach niebezpiecznych (obiekty mostowe itp.)



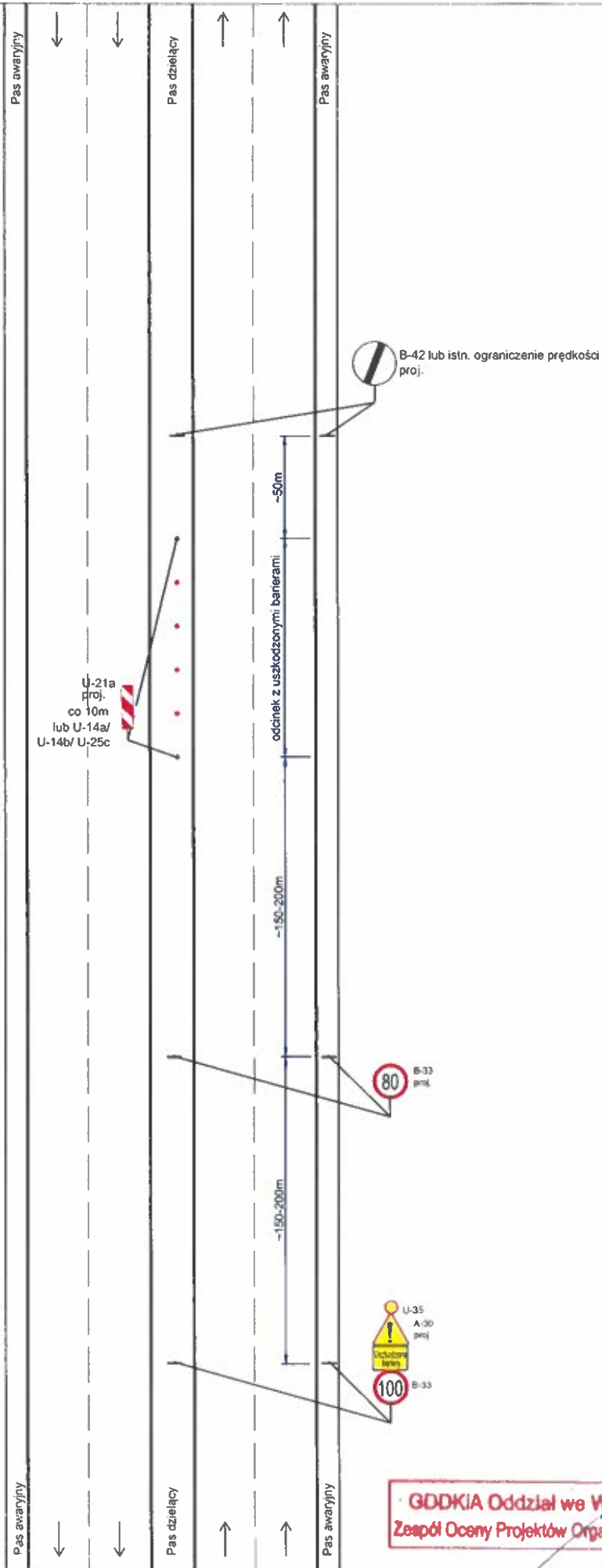
**UWAGI**

Należy niezwłocznie przystąpić do naprawy uszkodzonych barier. Preferowany sposób zabezpieczenia odcinka uszkodzonego to tymczasowe barierki U-14a/U-14b. W przypadku braku urządzeń zastosować separatory U-25c lub tablice U-21 co 10m. W przypadku pozostawienia oznakowania na noc od strony najazdowej zastosować fale świetlne lub minimum 1 lampy U-35 nad U-21. W przypadku uszkodzenia barier na odcinkach nie powodujących zagrożenia dla uczestników ruchu dla oznakowania przewidzieć min. tablice U-21.

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga ekspresowa V=120 km/h (lub mniejsza), 2x2 lub 2x3

Rys 115 Zabezpieczenie uszkodzonych barier w miejscach niebezpiecznych (obiekty mostowe itp.)



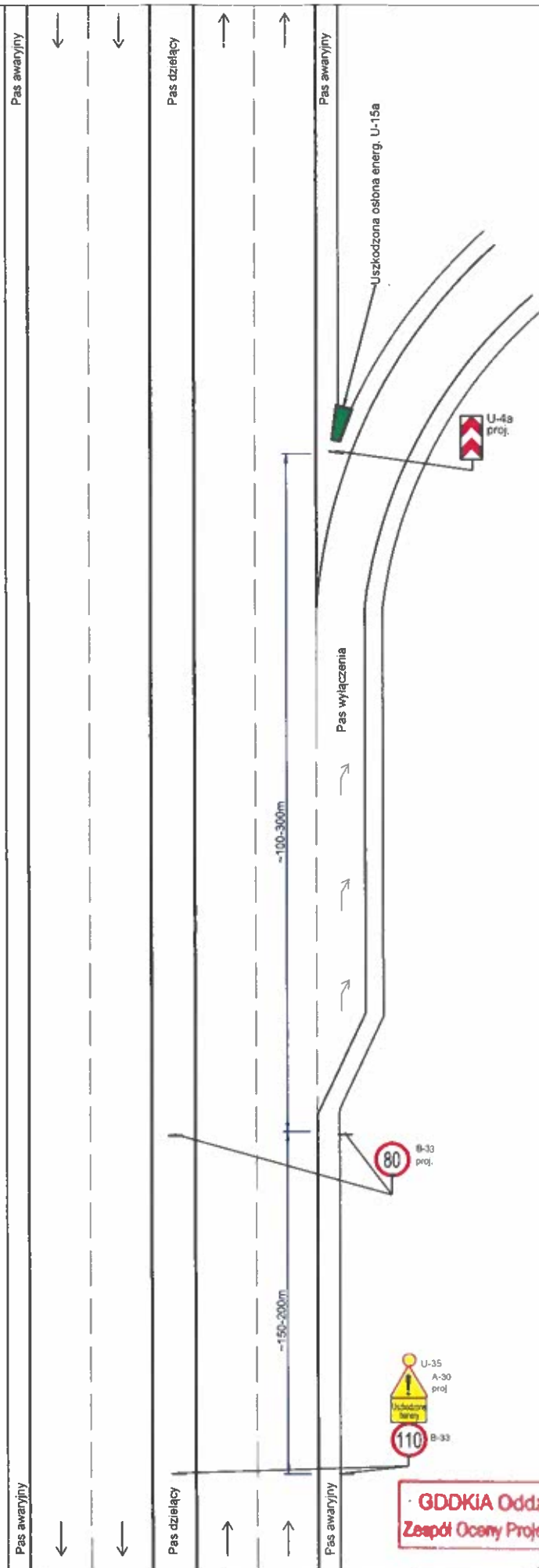
#### UWAGI

Należy niezwłocznie przystąpić do naprawy uszkodzonych barier.  
Preferowany sposób zabezpieczenia odcinka uszkodzonego to tymczasowe bariery U-14a/U-14b. W przypadku braku urządzeń zastosować separator U-25c lub tablice U-21 co 10m.  
W przypadku pozostawienia oznakowania na noc od strony najazdowej zastosować tałę świetlną lub minimum 1 lampę U-35 nad U-21.  
W przypadku uszkodzenia barier na odcinkach nie powodujących zagrożenia dla uczestników ruchu dla oznakowania przewidzieć min. tablice U-21.

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Droga ekspresowa  $V=120$  km/h (lub mniejsza), 2x2 lub 2x3

Rys 116 Zabezpieczenie uszkodzonej osłony energochłonnej U-15a

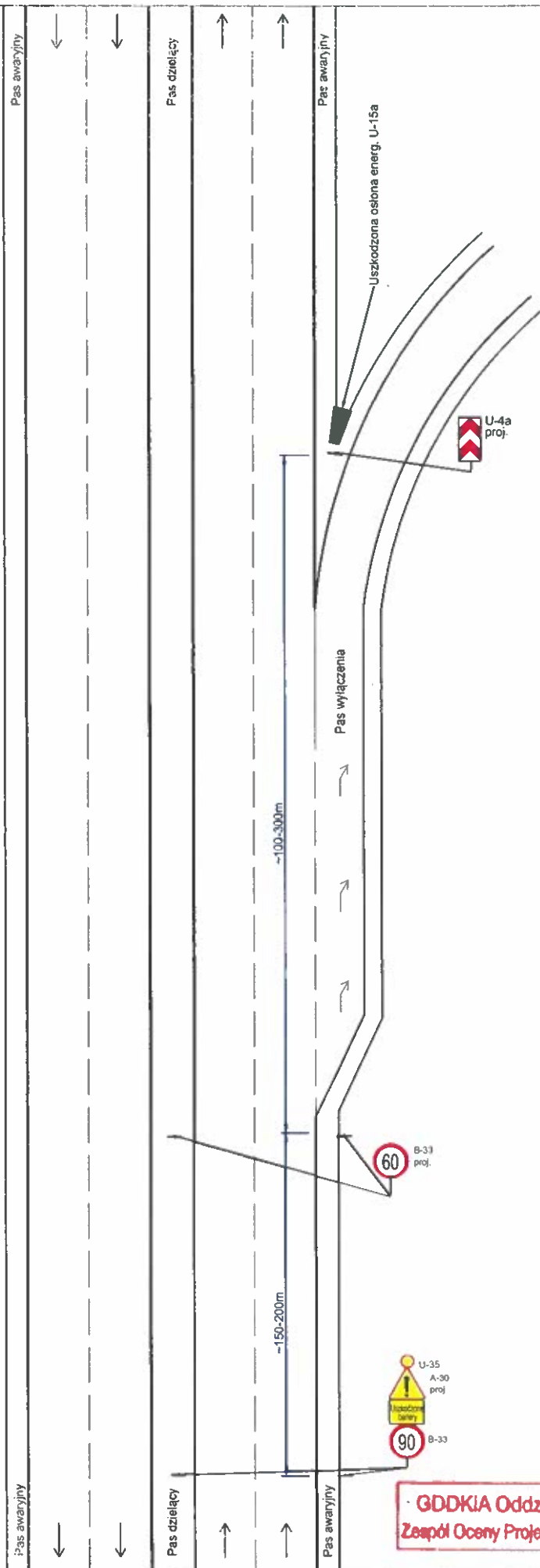


GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

UWAGI  
Należy niezwłocznie przystąpić do naprawy uszkodzonej osłony energochłonnej U-15a

Autostrada V=140 km/h, 2x2 lub 2x3

# Rys 117 Zabezpieczenie uszkodzonej osłony energochłonnej U-15a

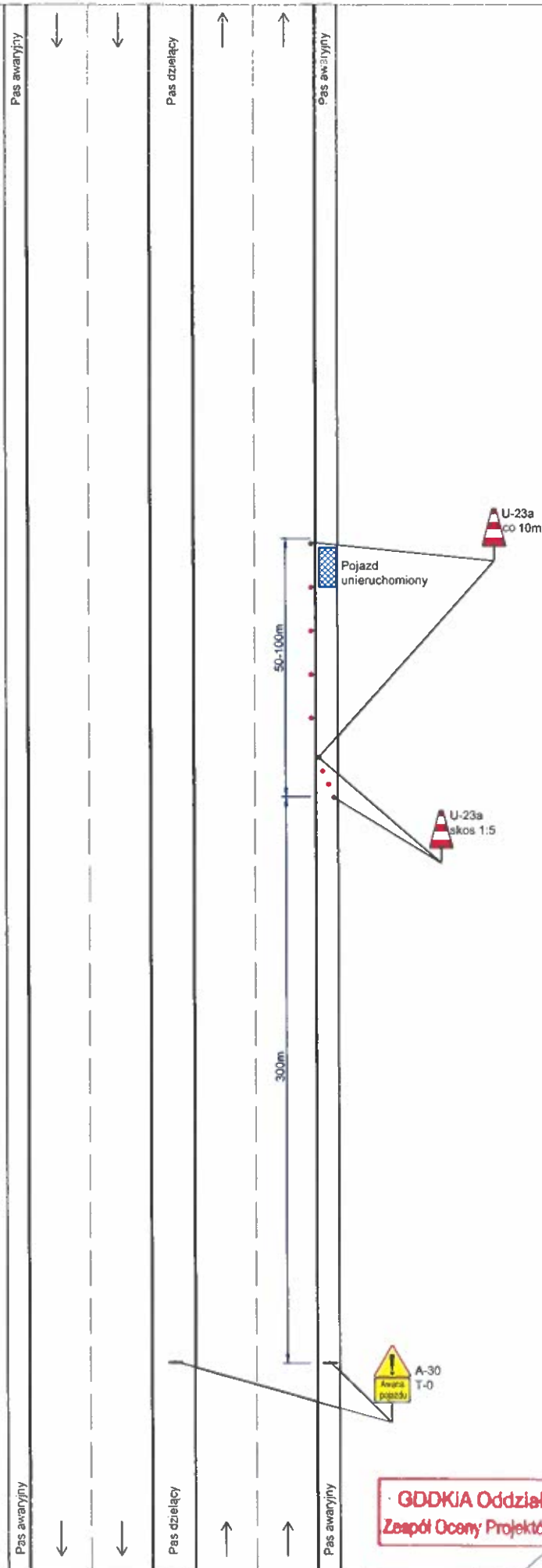


GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

UWAGI  
Należy niezwłocznie przystąpić do naprawy uszkodzonej osłony energochłonnej U-15a

Droga ekspresowa V=120 km/h (lub mniejsza), 2x2 lub 2x3

Rys 118 Awaryjne zabezpieczenie unieruchomionego pojazdu na pasie awaryjnym



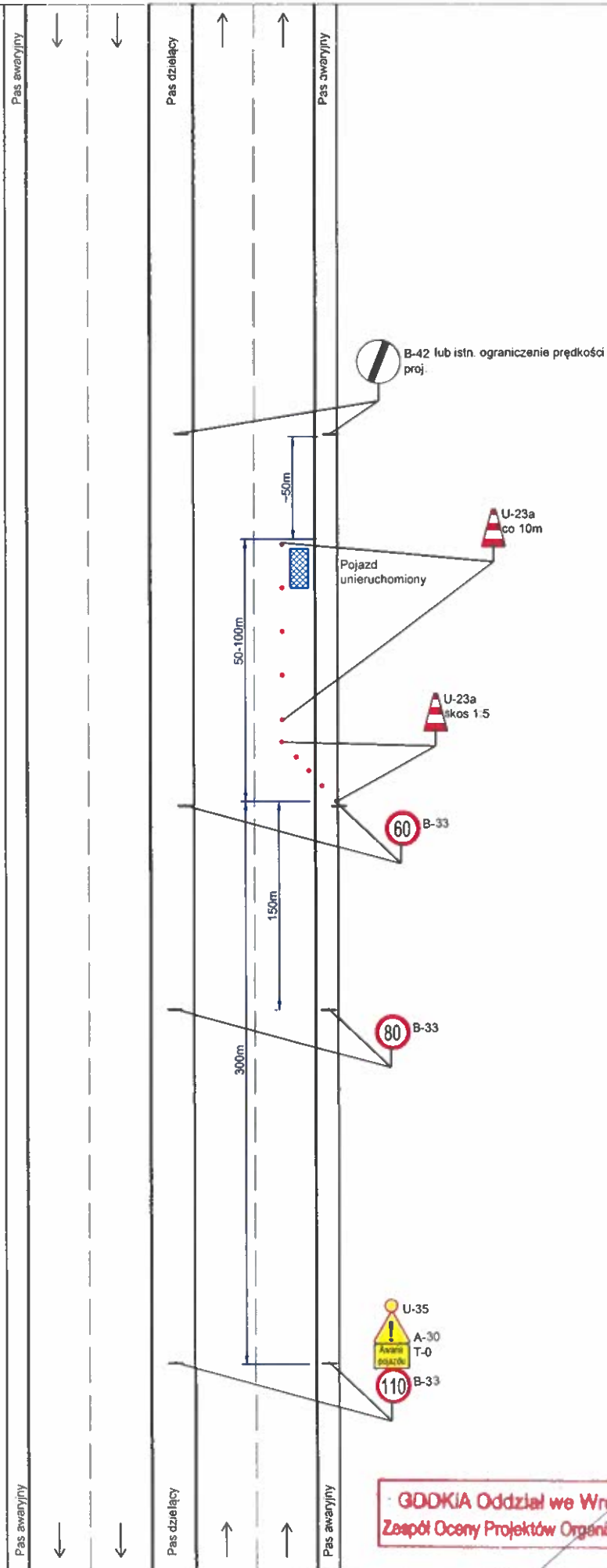
GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

#### UWAGI

Preferowany sposób zabezpieczenia unieruchomionego pojazdu to znaki A-30 z tabliczką oraz wygradzeniem U-23a. W przypadku braku dostępnych znaków i urządzeń przewidzieć min. pojazd patrolowy ustawiony 50-100m przed unieruchomionym pojazdem.

Autostrada V=80 km/h - 140 km/h, 2x2 lub 2x3  
Droga ekspresowa V=80 km/h - 120 km/h, 2x2 lub 2x3

Rys 119 Awaryjne zabezpieczenie unieruchomionego pojazdu na prawym pasie ruchu



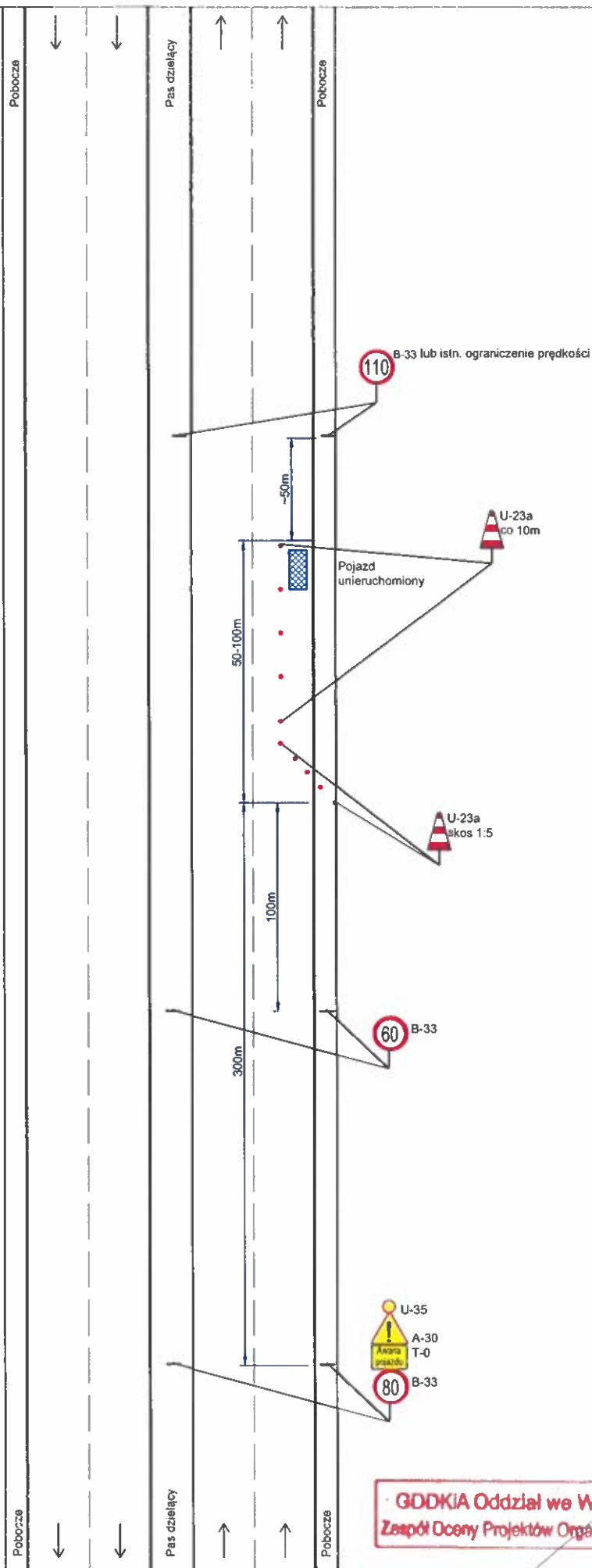
#### UWAGI

Preferowany sposób zabezpieczenia unieruchomionego pojazdu to znaki A-30 z tabliczką i ograniczeniem prędkości oraz wygradzeniem U-23a. W przypadku braku dostępnych znaków i urządzeń przewidzieć min. pojazd patrolowy ustawiony 50-100m przed unieruchomionym pojazdem.

Autostrada, droga ekspresowa  $V=120 - 140 \text{ km/h}$ , 2x2 i 2x3

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Rys 119a Awaryjne zabezpieczenie unieruchomionego pojazdu na prawym pasie ruchu



#### UWAGI

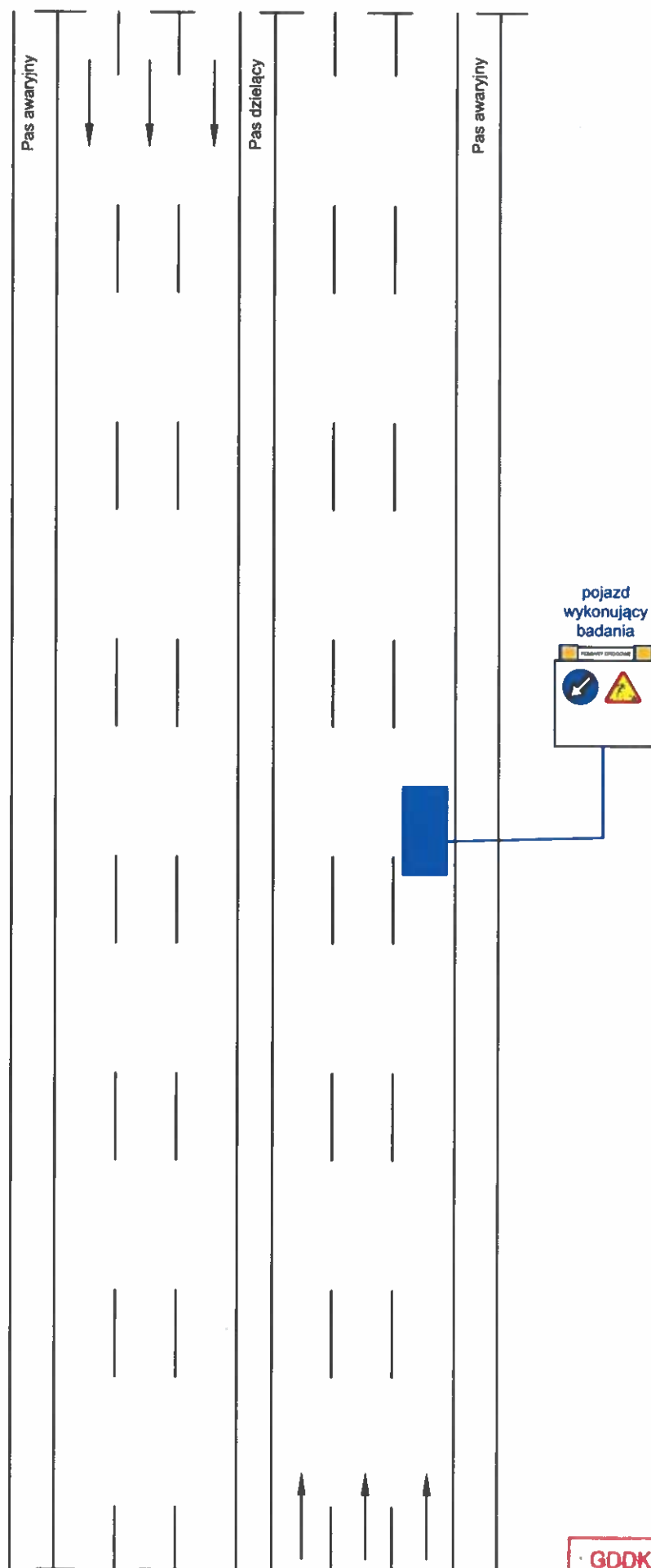
Preferowany sposób zabezpieczenia unieruchomionego pojazdu to znaki A-30 z tabliczką i ograniczeniem prędkości oraz wygradzeniem U-23a. W przypadku braku dostępnych znaków i urządzeń przewidzieć min. pojazd patrolowy ustawiony 50-100m przed unieruchomionym pojazdem.

Autostrada V=80 -110 km/h, 2x2

GDDKIA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

rys. V.1

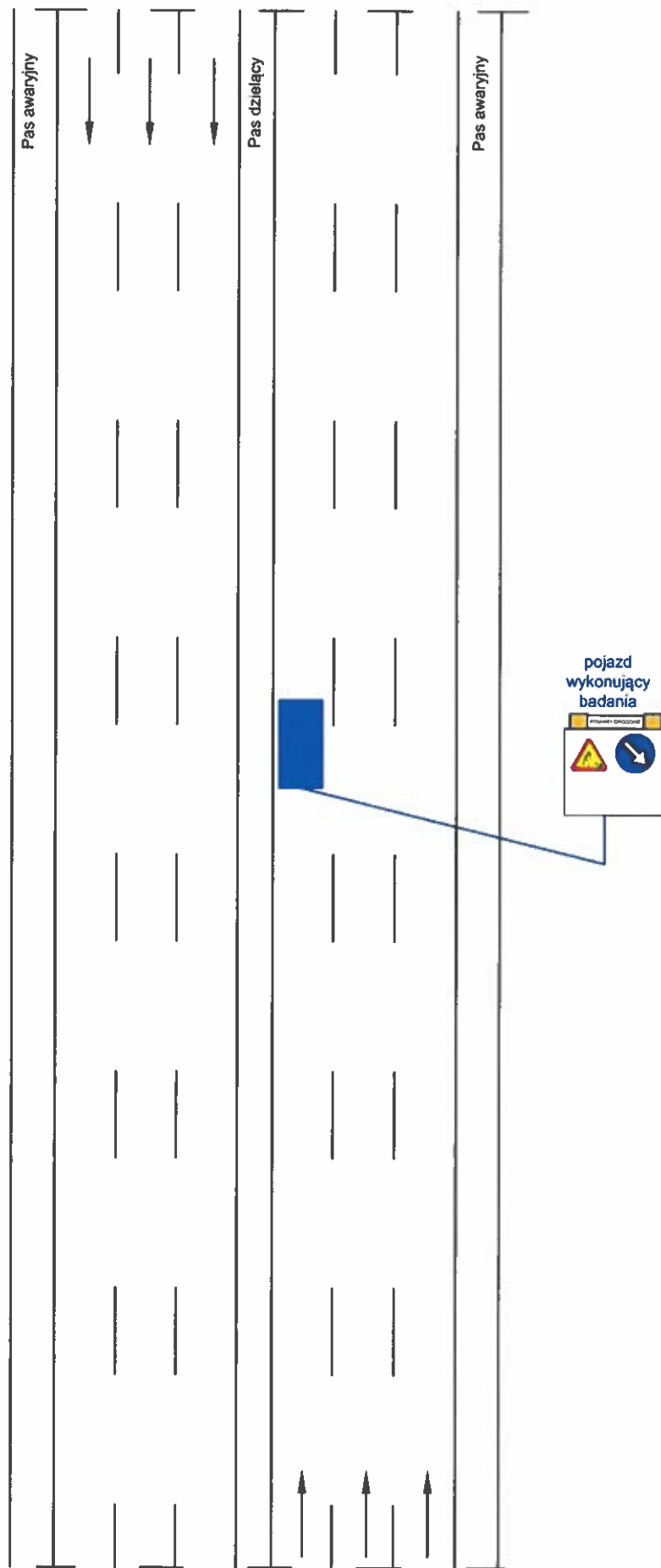
Typ 1) Badania wykonywane w sposób dynamiczny w trakcie jazdy z prędkością 60km/h - 90km/h.  
Prawy pas ruchu.



Autostrada 2x3, Ekspresowa 2x3

rys. V.2

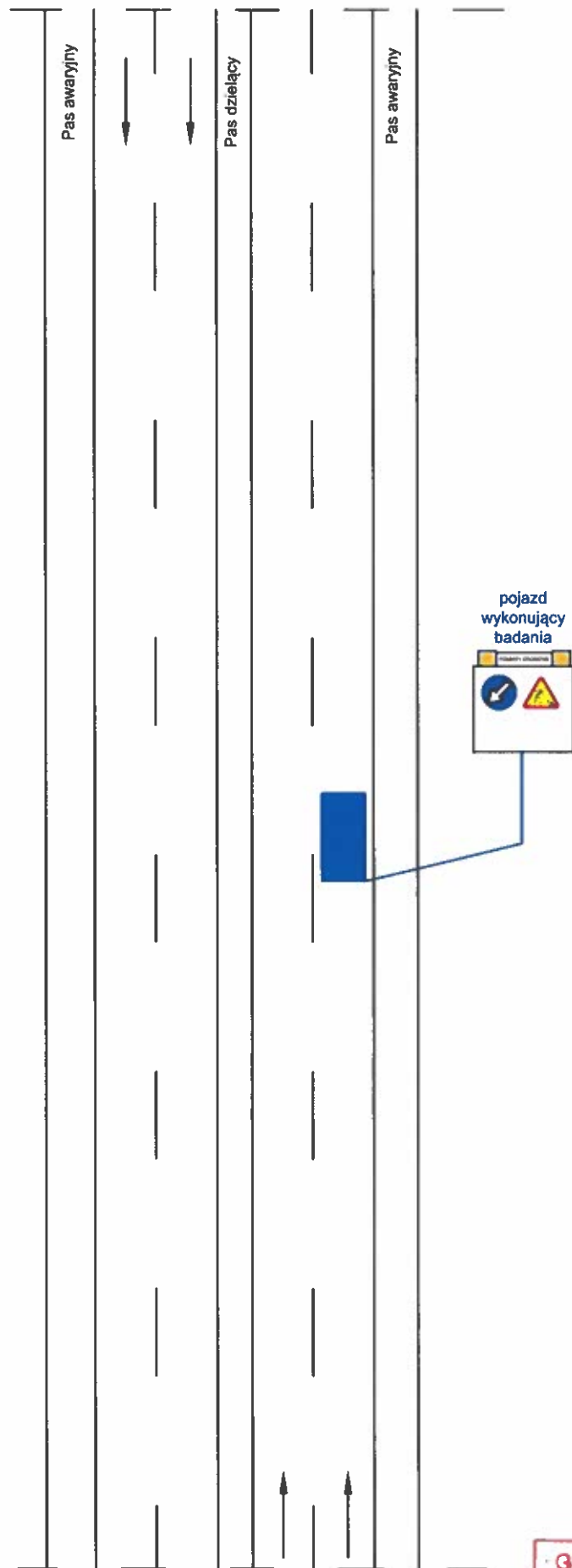
TYP 1) Badania wykonywane w sposób dynamiczny w trakcie jazdy z prędkością 60km/h - 90km/h.  
Lewy pas ruchu.



Autostrada 2x3, Ekspresowa 2x3

rys. V.3

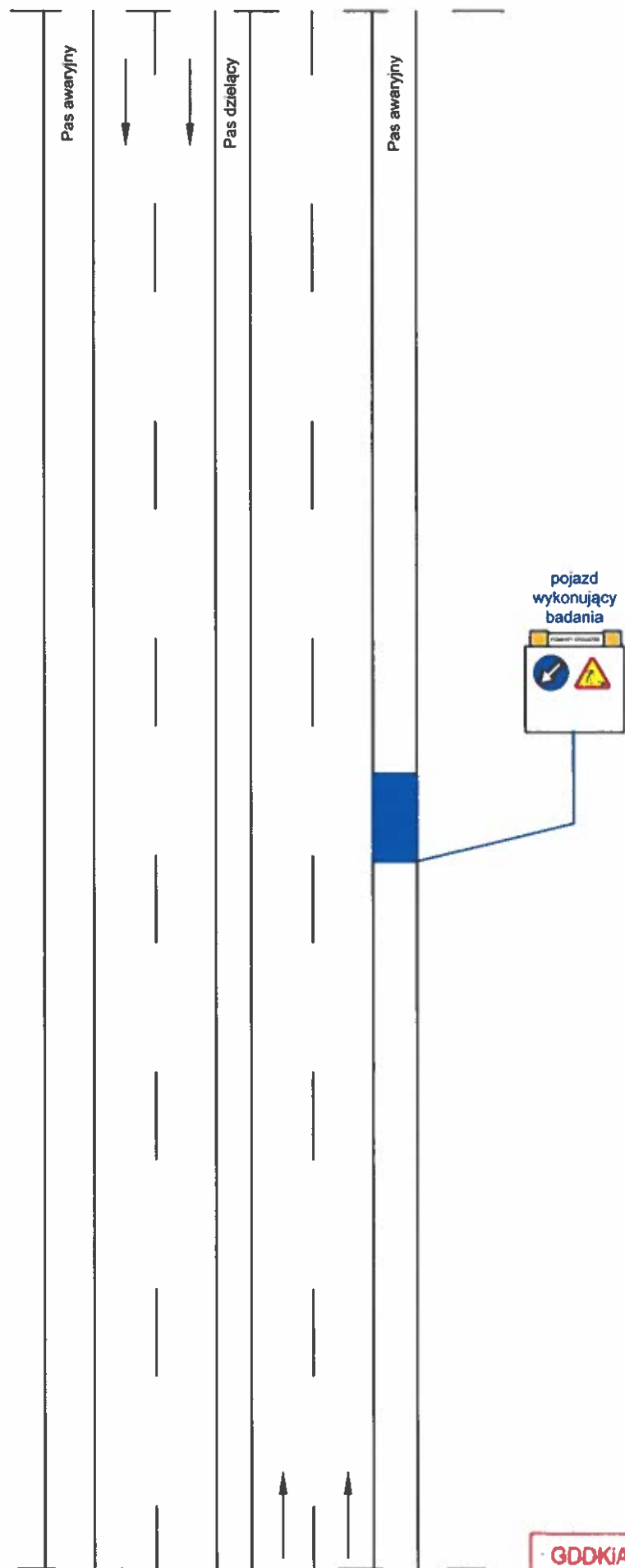
TYP 1) Badania wykonywane w sposób dynamiczny w trakcie jazdy z prędkością 60km/h - 90km/h.  
Prawy pas ruchu.



Autostrada 2x2, Ekspresowa 2x2, GP 2x2,

nys. V.4

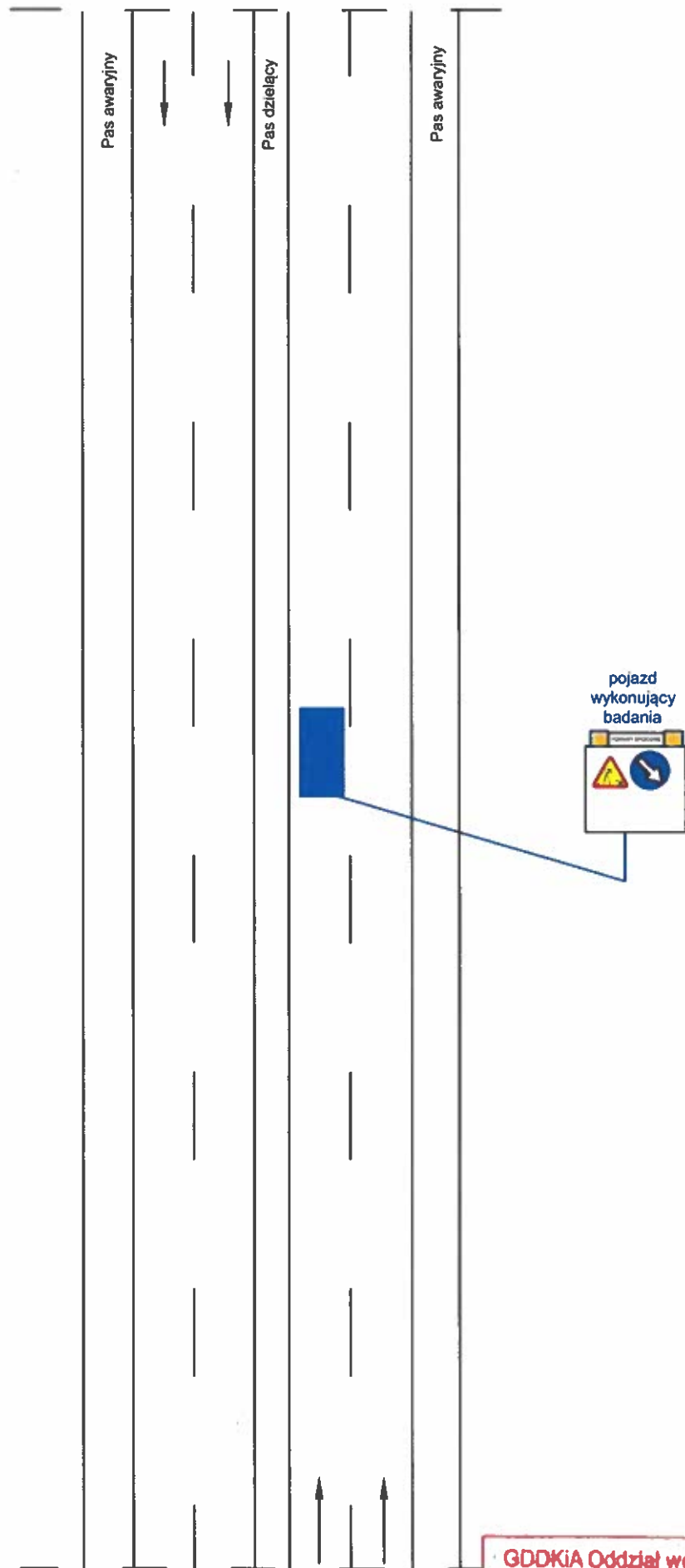
TYP 1) Badania wykonywane w sposób dynamiczny w trakcie jazdy z prędkością 60km/h - 90km/h.  
Pas awaryjny



Autostrada 2x3, Ekspresowa 2x3  
Autostrada 2x2, Ekspresowa 2x2, GP 2x2,

rys. V.5

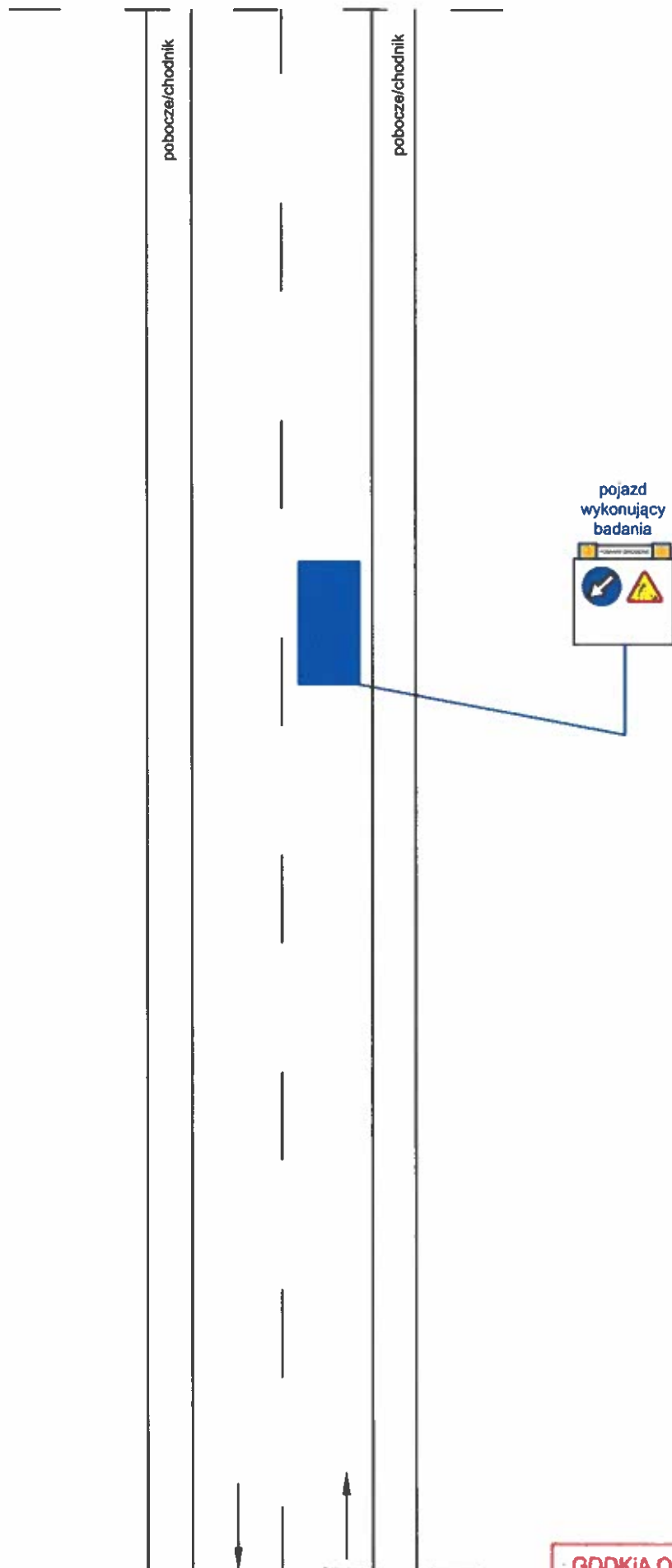
TYP 1) Badania wykonywane w sposób dynamiczny w trakcie jazdy z prędkością 60km/h - 90km/h.  
Lewy pas ruchu.



Autostrada 2x2, Ekspresowa 2x2, GP 2x2,

nys. V.6

TYP 1) Badania wykonywane w sposób dynamiczny w trakcie jazdy z prędkością 60km/h - 90km/h.



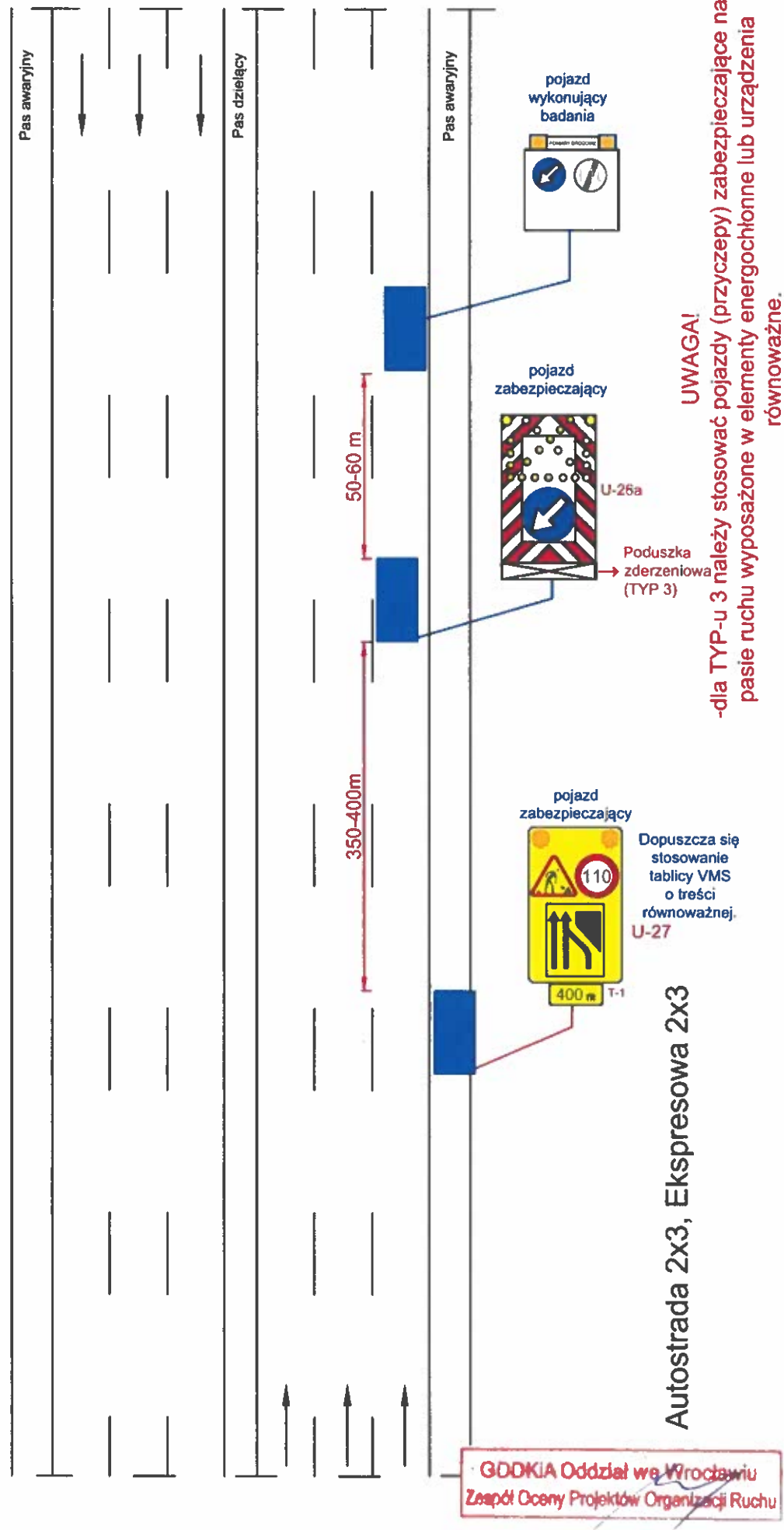
Droga G, GP o przekroju 1x2

rys. V.7

TYP 2) Badania wykonywane w sposób dynamiczny w trakcie jazdy z prędkością 20km/h - 60km/h.

TYP 3) Badania - zatrzymanie pojazdu bez wysiadania, lub badania przy prędkości 5 - 10km/h.

Prawy pas ruchu.

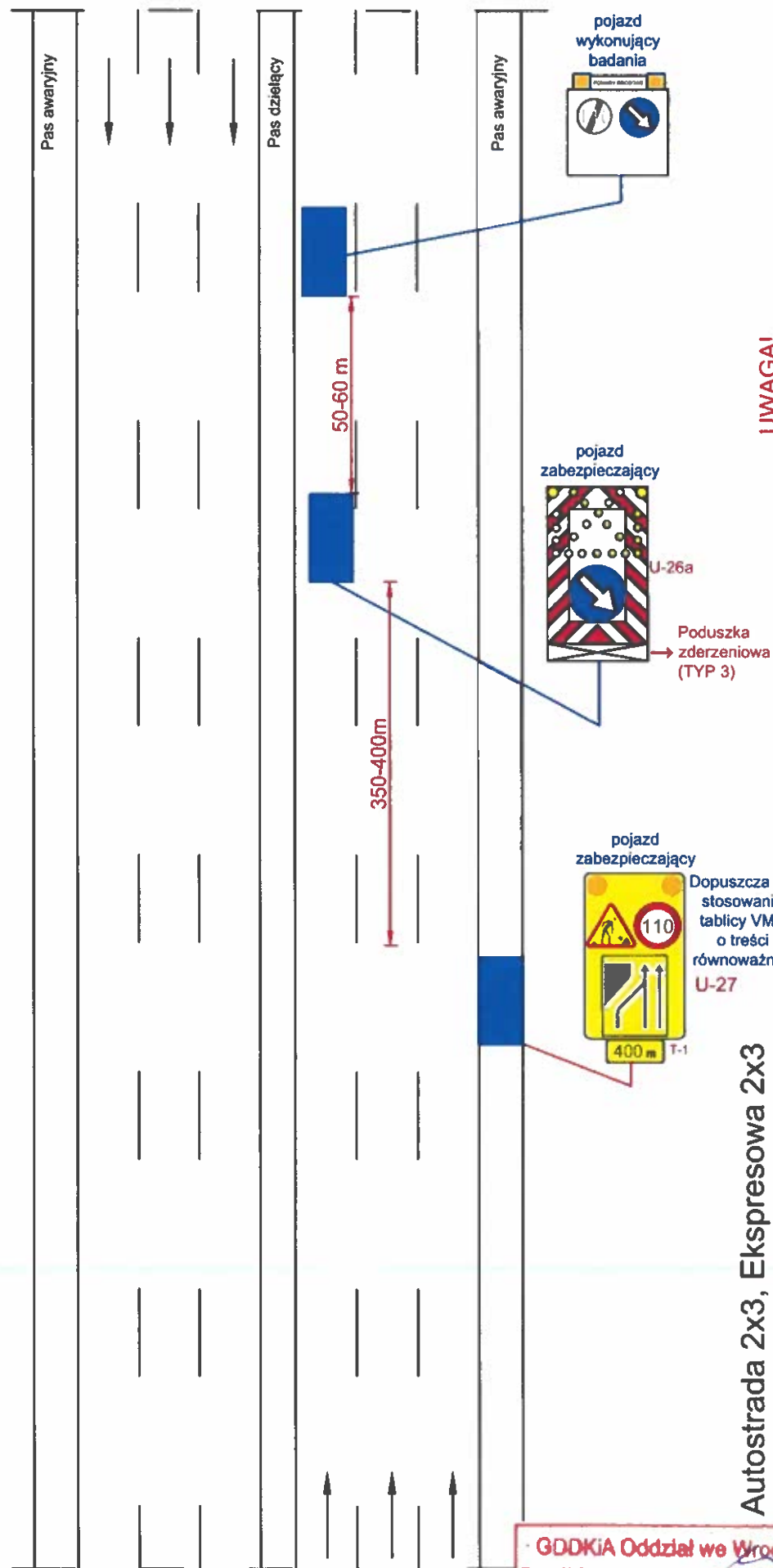


rys. V.8

TYP 2) Badania wykonywane w sposób dynamiczny w trakcie jazdy z prędkością 20km/h - 60km/h.

TYP 3) Badania - zatrzymanie pojazdu bez wysiadania, lub badania przy prędkości 5-10km/h.

Lewy pas ruchu.



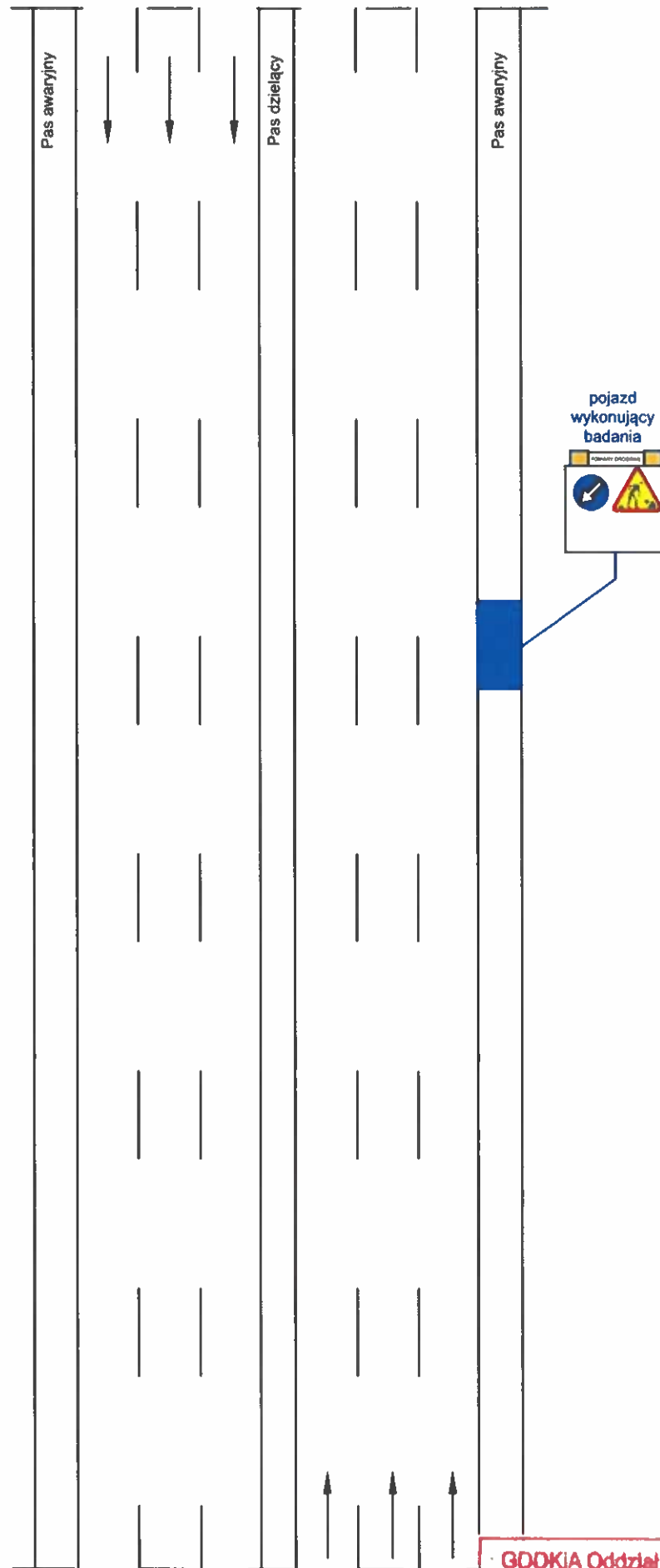
Autostrada 2x3, Ekspresowa 2x3

**UWAGA!**

-dla TYP-u 3 należy stosować pojazdy (przyczepy) zabezpieczające na pasie ruchu wyposażone w elementy energochłonne lub urządzenia równoważne.

rys. V.9

TYP 2) Badania wykonywane w sposób dynamiczny w trakcie jazdy z prędkością 20km/h - 60km/h.  
TYP 3) Badania - zatrzymanie pojazdu bez wysiadania, lub badania przy prędkości 5-10km/h.  
Pas awaryjny.

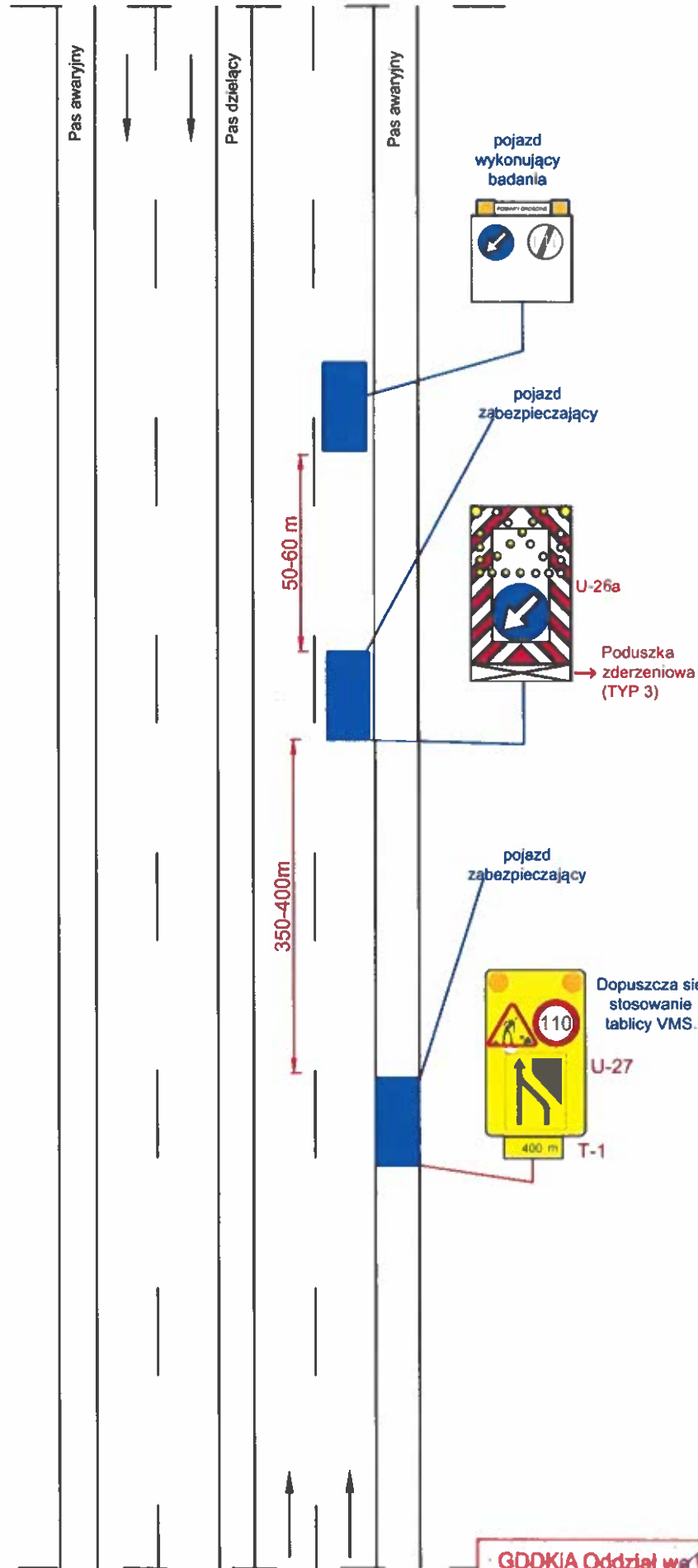


Autostrada 2x3, Ekspresowa 2x3

rys. V.10

TYP 2) Badania wykonywane w sposób dynamiczny w trakcie jazdy z prędkością 20km/h - 60km/h.  
TYP 3) Badania - zatrzymanie pojazdu bez wysiadania, lub badania przy prędkości 5 - 10km/h.

Prawy pas ruchu.



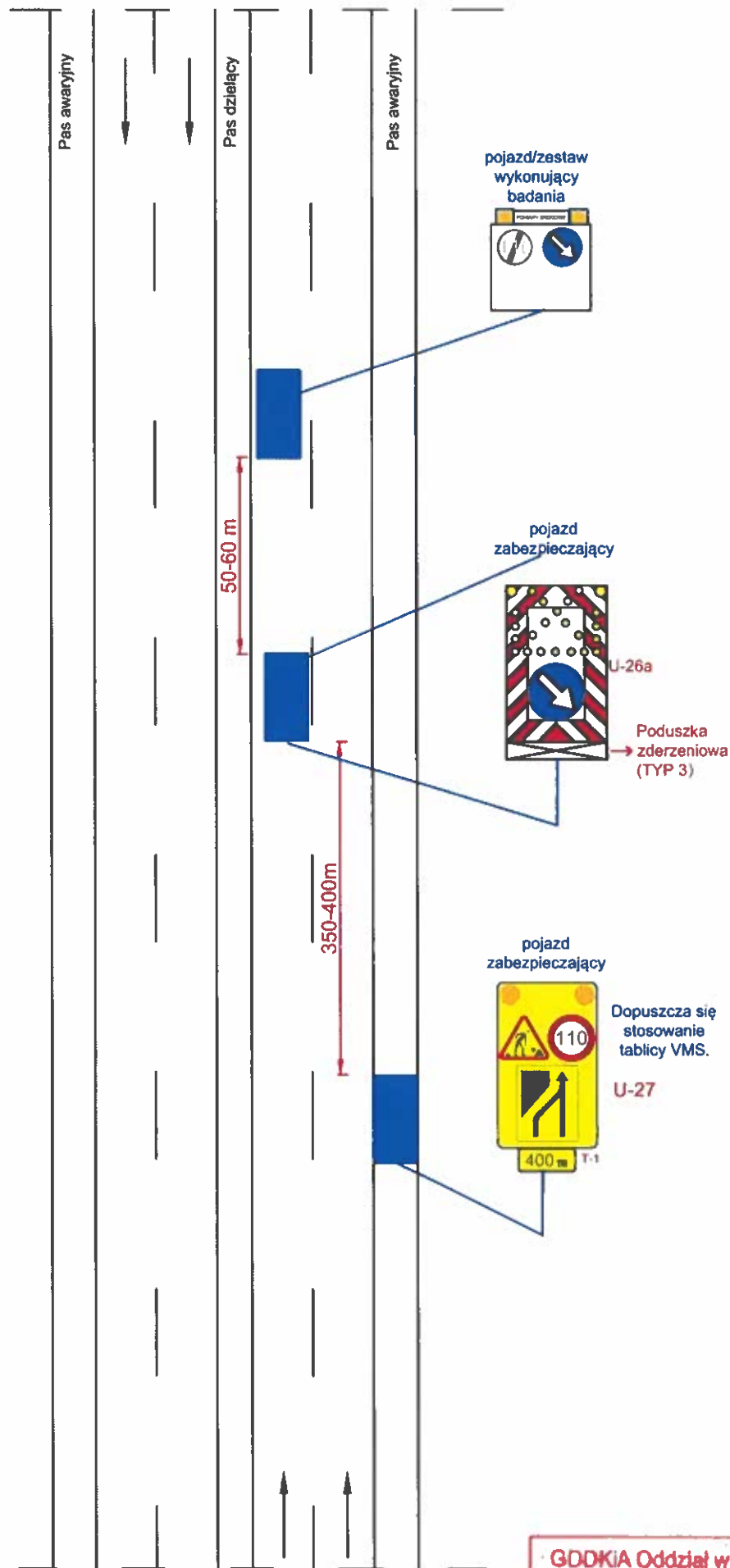
Autostrada 2x2, Ekspresowa 2x2.

**UWAGA!**

-dla TYP 3-u należy stosować pojazdy (przyczepy) zabezpieczające na pasie ruchu wyposażone w elementy energochłonne lub urządzenia równoważne.

rys. V.11

TYP 2) Badania wykonywane w sposób dynamiczny w trakcie jazdy z prędkością 20km/h - 60km/h.  
TYP 3) Badania - zatrzymanie pojazdu bez wysiadania, lub badania przy prędkości 5 - 10km/h.  
Lewy pas ruchu.



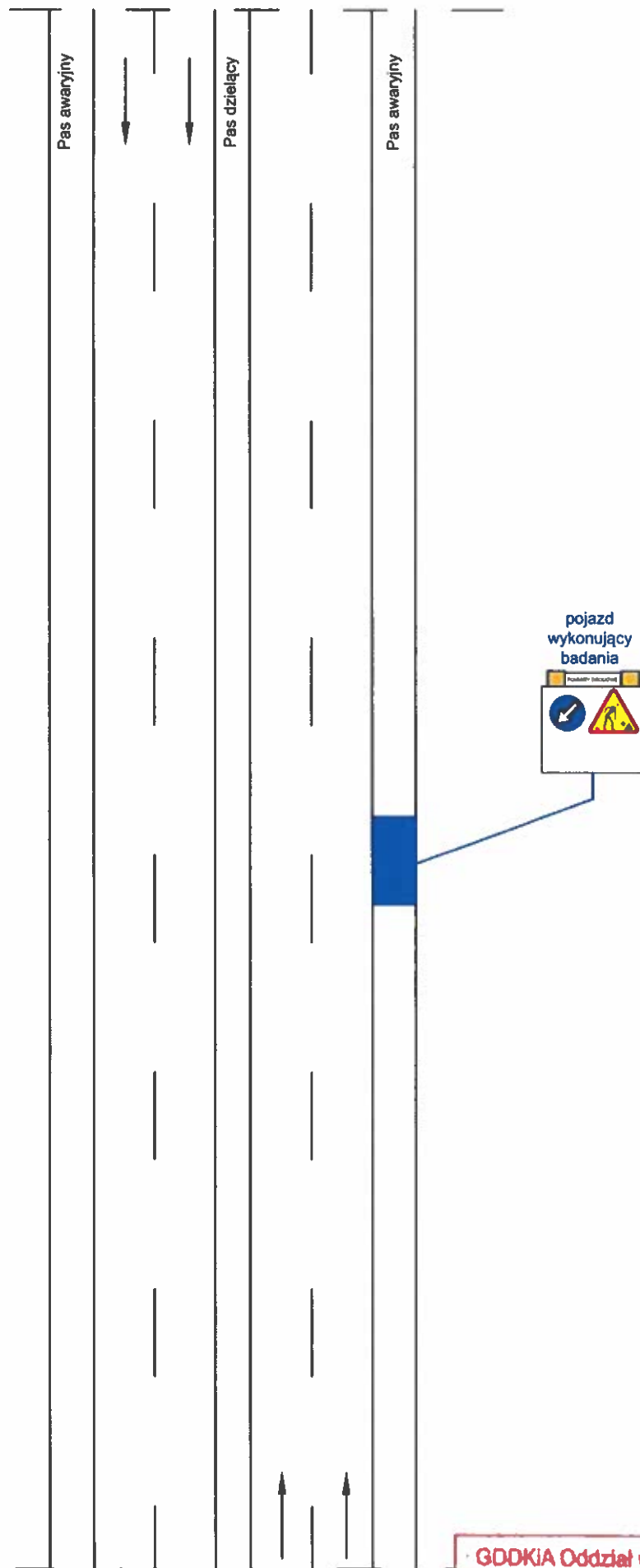
**UWAGA!**

-dla TYP-u 3 należy stosować pojazdy (przyczepy) zabezpieczające na pasie ruchu wyposażone w elementy energochłonne lub urządzenia równoważne.

**Autostrada 2x2, Ekspresowa 2x2.**

rys. V.12

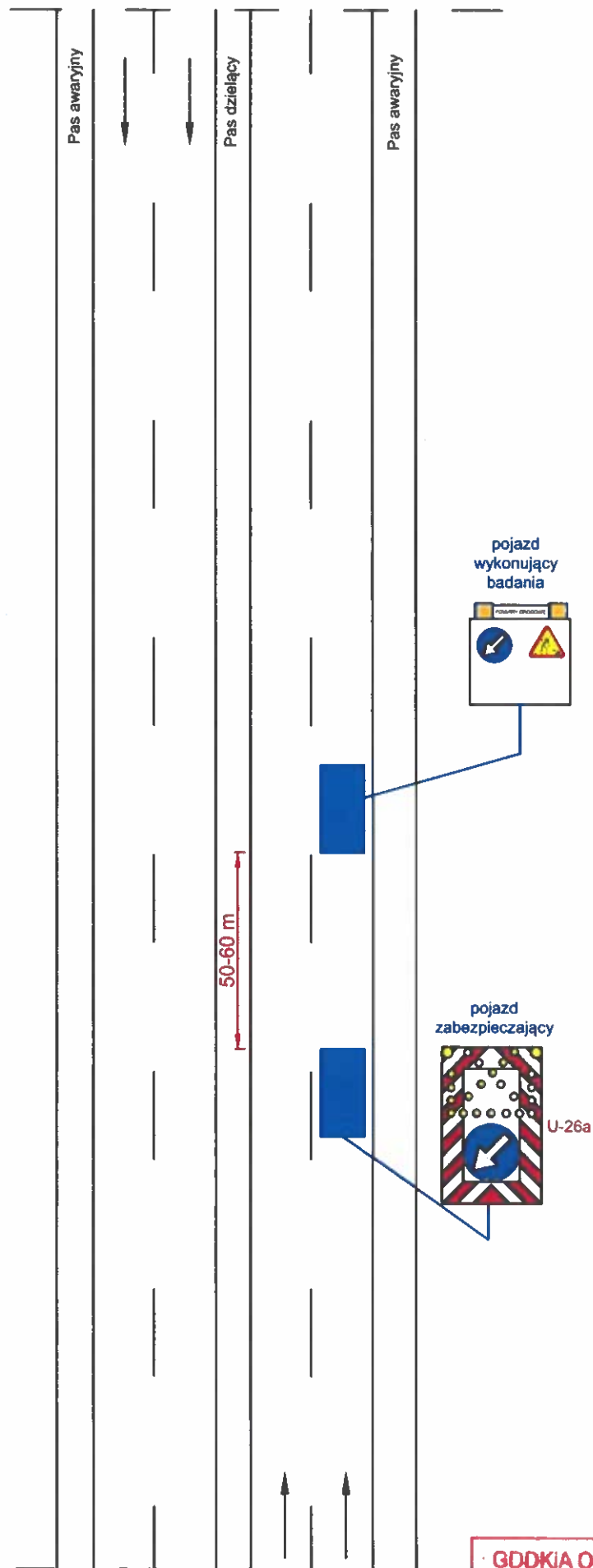
TYP 2) Badania wykonywane w sposób dynamiczny w trakcie jazdy z prędkością 20km/h - 60km/h.  
TYP 3) Badania - zatrzymanie pojazdu bez wysiadania, lub badania przy prędkości 5 - 10km/h.  
Pas awaryjny.



Autostrada 2x2, Ekspresowa 2x2.

rys. V.13

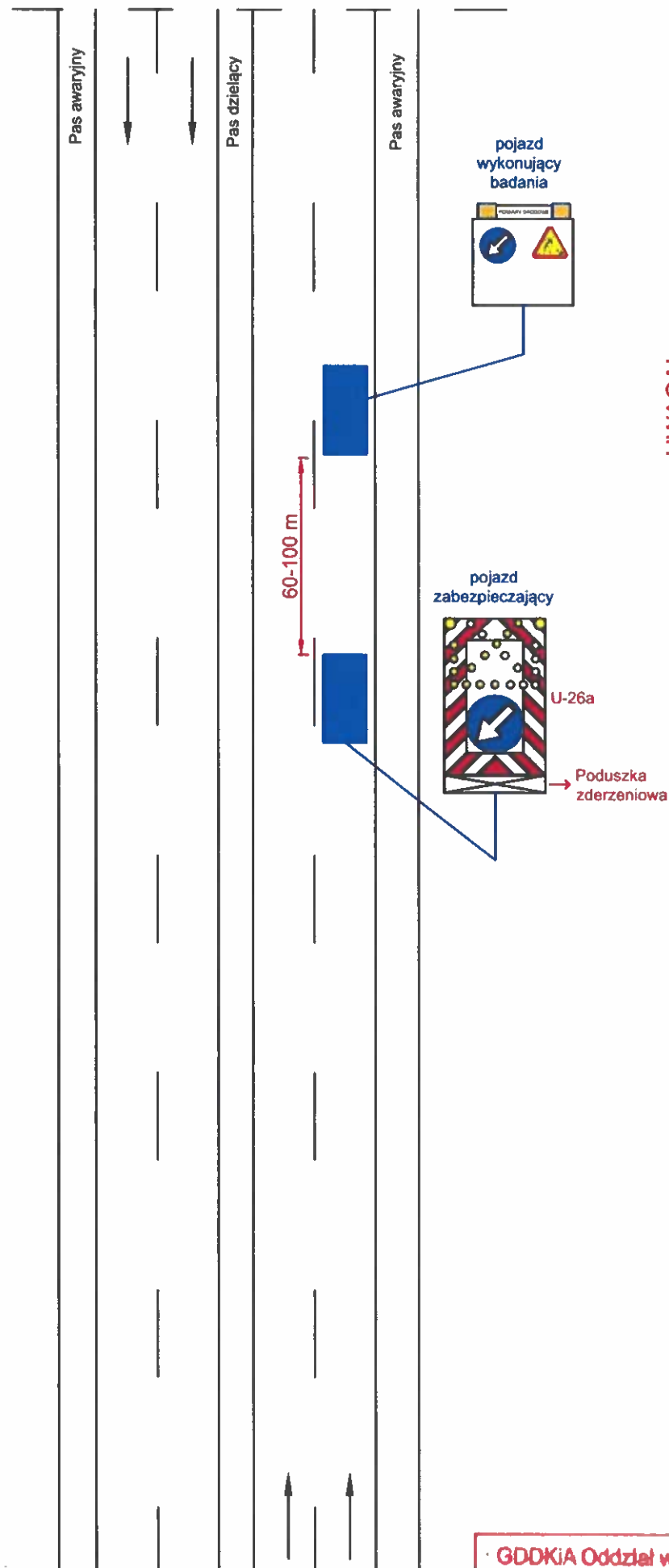
TYP 2) Badania wykonywane w sposób dynamiczny w trakcie jazdy z prędkością 20km/h - 60km/h.  
Prawy pas ruchu.



Droga G, GP o przekroju 2x2 .

rys. V.14

TYP 3) Badania - zatrzymanie pojazdu bez wysiadania, lub badania przy prędkości 5 - 10km/h.  
Prawy pas ruchu.



**UWAGA!**

-dla TYP-u 3 należy stosować pojazdy (przyczepy) zabezpieczające na pasie ruchu wyposażone w elementy energochłonne lub urządzenia równoważne.

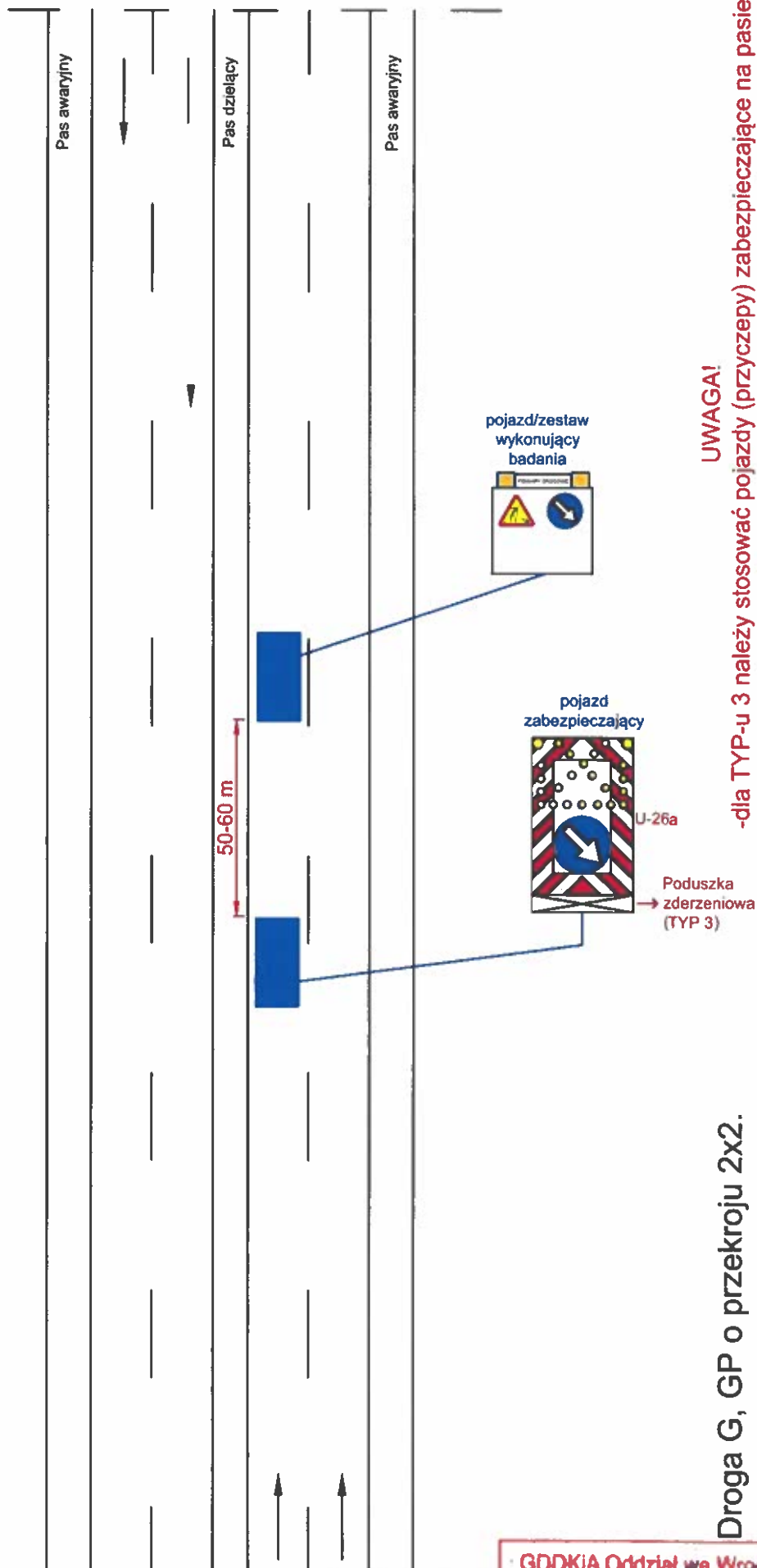
Droga GP o przekroju 2x2.

rys. V.15

TYP 2) Badania wykonywane w sposób dynamiczny w trakcie jazdy z prędkością 20km/h - 60km/h.

TYP 3) Badania - zatrzymanie pojazdu bez wysiadania, lub badania przy prędkości 5 - 10km/h.

Lewy pas ruchu.



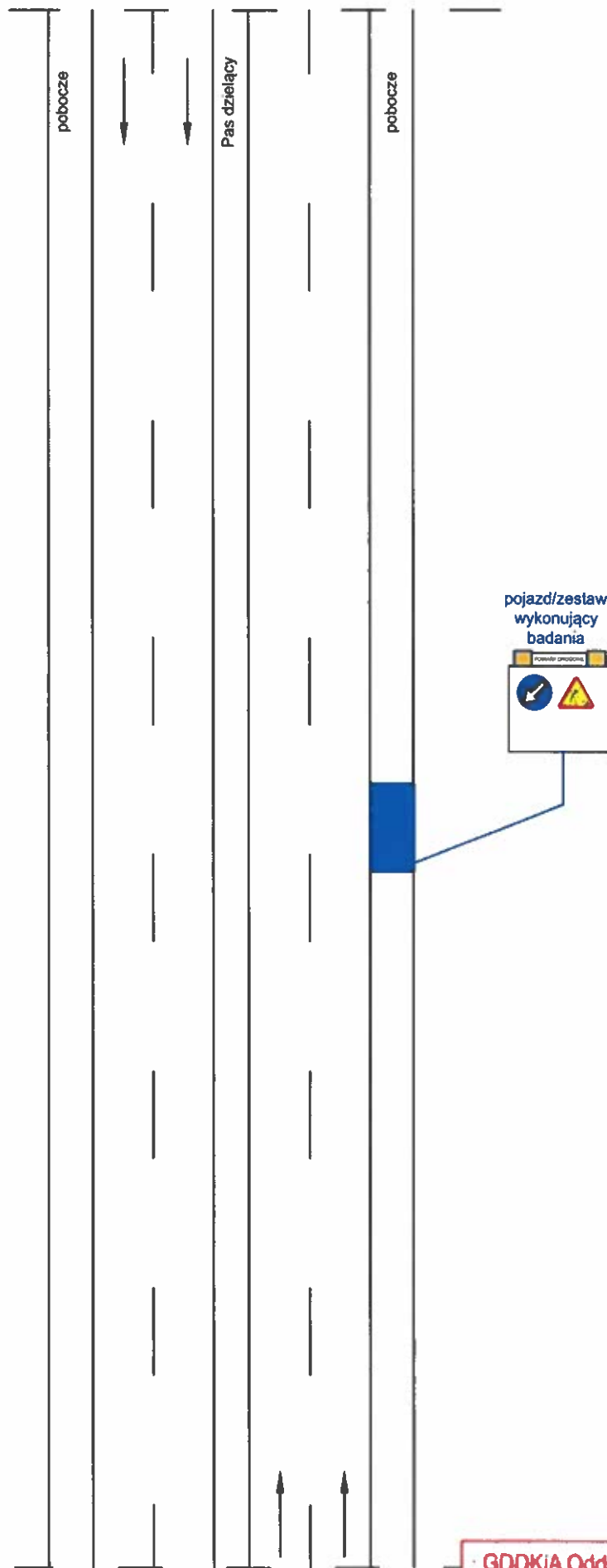
**UWAGA!**

-dla TYP-u 3 należy stosować pojazdy (przyczepy) zabezpieczające na pasie ruchu wyposażone w elementy energochłonne lub urządzenia równoważne.

Droga G, GP o przekroju 2x2.

rys. V.16

TYP 2) Badania wykonywane w sposób dynamiczny w trakcie jazdy z prędkością 20km/h - 60km/h.  
TYP 3) Badania - zatrzymanie pojazdu bez wysiadania, lub badania przy prędkości 5 - 10km/h.  
Pobocze bitumiczne.

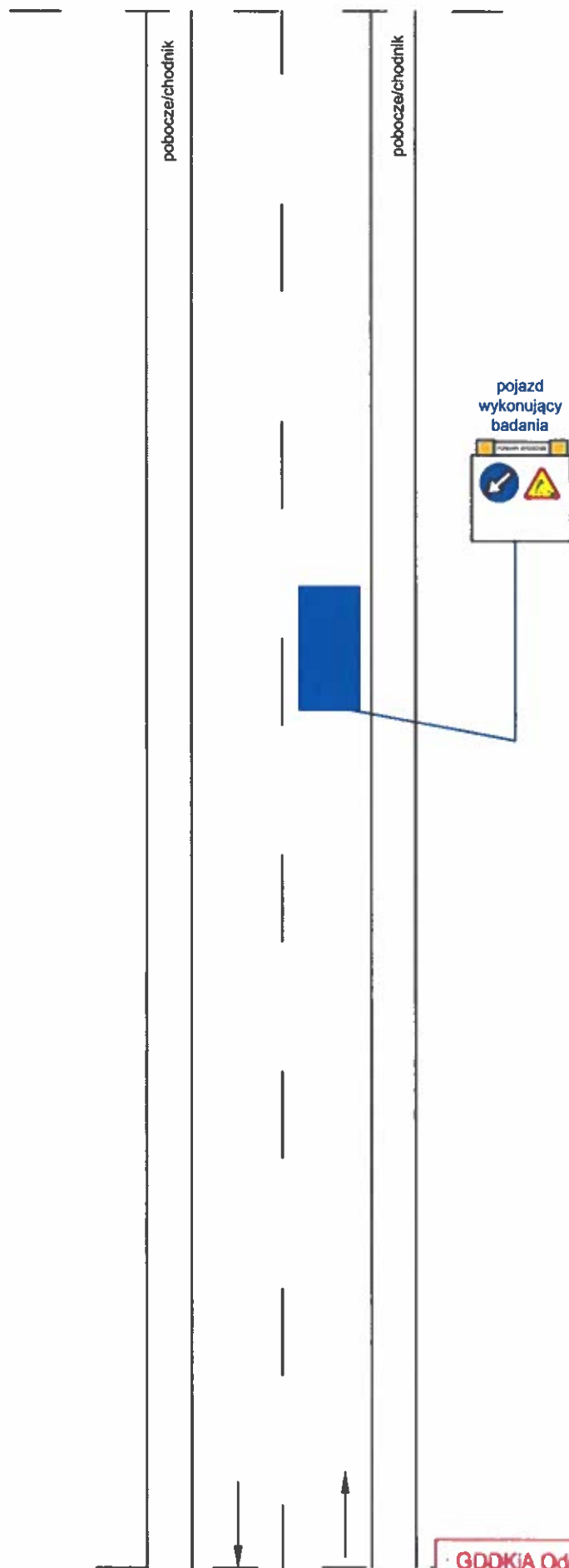


Droga G, GP o przekroju 2x2.

GDDKIA Oddział w Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

rys. V.17

TYP 2) Badania wykonywane w sposób dynamiczny w trakcie jazdy z prędkością 20km/h - 60km/h.



GDDKiA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

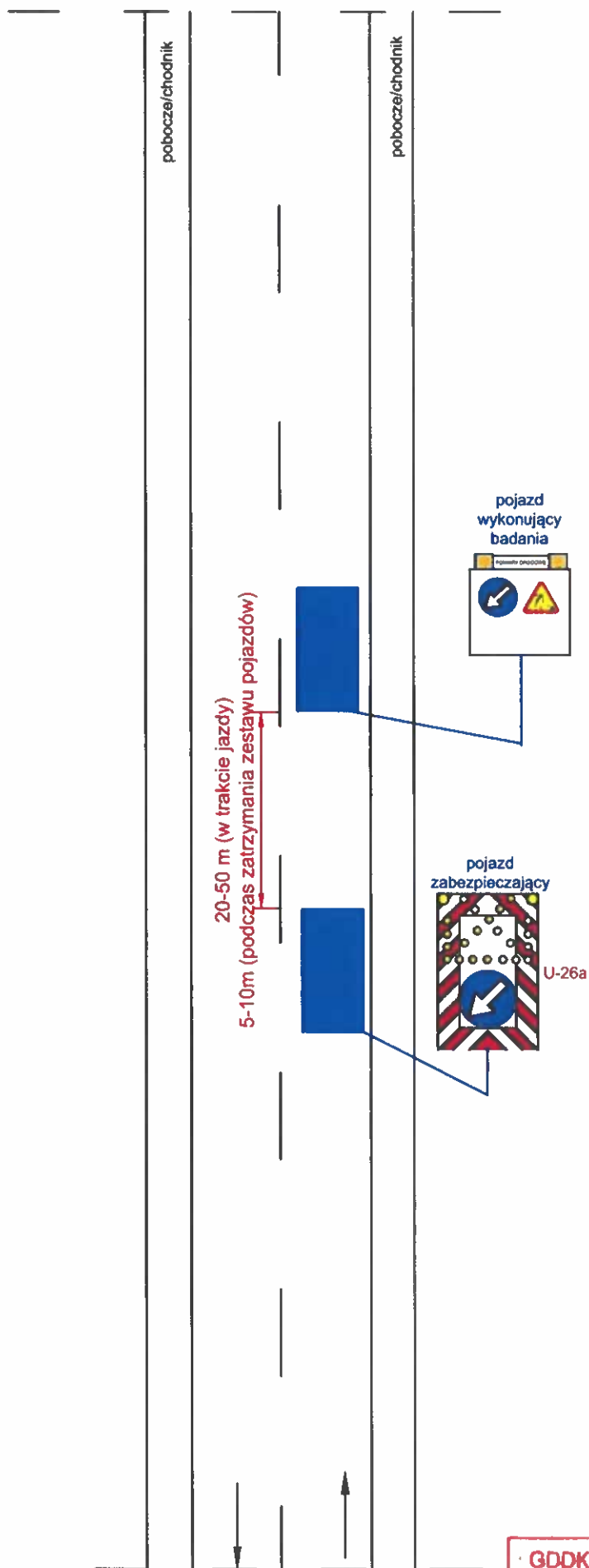
**UWAGA!**

- W przypadku tworzenia się zatorów drogowych, należy czasowo przerwać wykonywanie badań, w celu upłynnienia ruchu.

Droga G, GP o przekroju 1x2

rys. V.18

TYP 3) Badania - zatrzymanie pojazdu bez wysiadania, lub badania przy prędkości 5 - 10km/h.



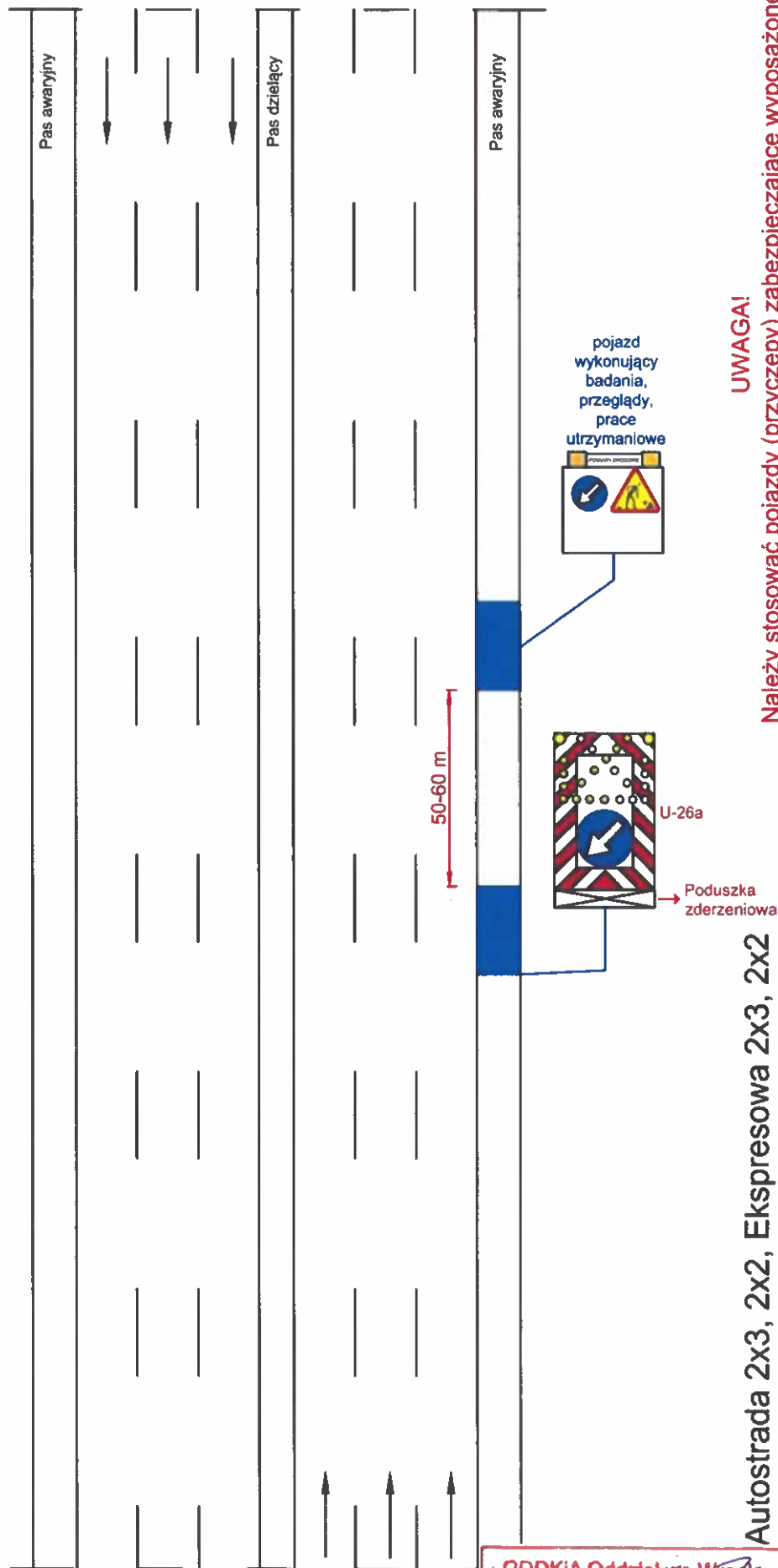
**UWAGA!**

- W przypadku tworzenia się zatorów drogowych, należy czasowo przerwać wykonywanie badań, w celu upłynnienia ruchu.

Droga G, GP o przekroju 1x2

rys. V.19

TYP 4) Badania wykonywane z zatrzymaniem pojazdu do 30 min, z koniecznością wysiadania pracowników  
Przeglądy gwarancyjne z zatrzymaniem pojazdu do 30 min z koniecznością wysiadania pracowników  
Naprawy utrzymaniowe z zatrzymaniem pojazdu do 30 min z koniecznością wysiadania pracowników.  
Pas awaryjny.



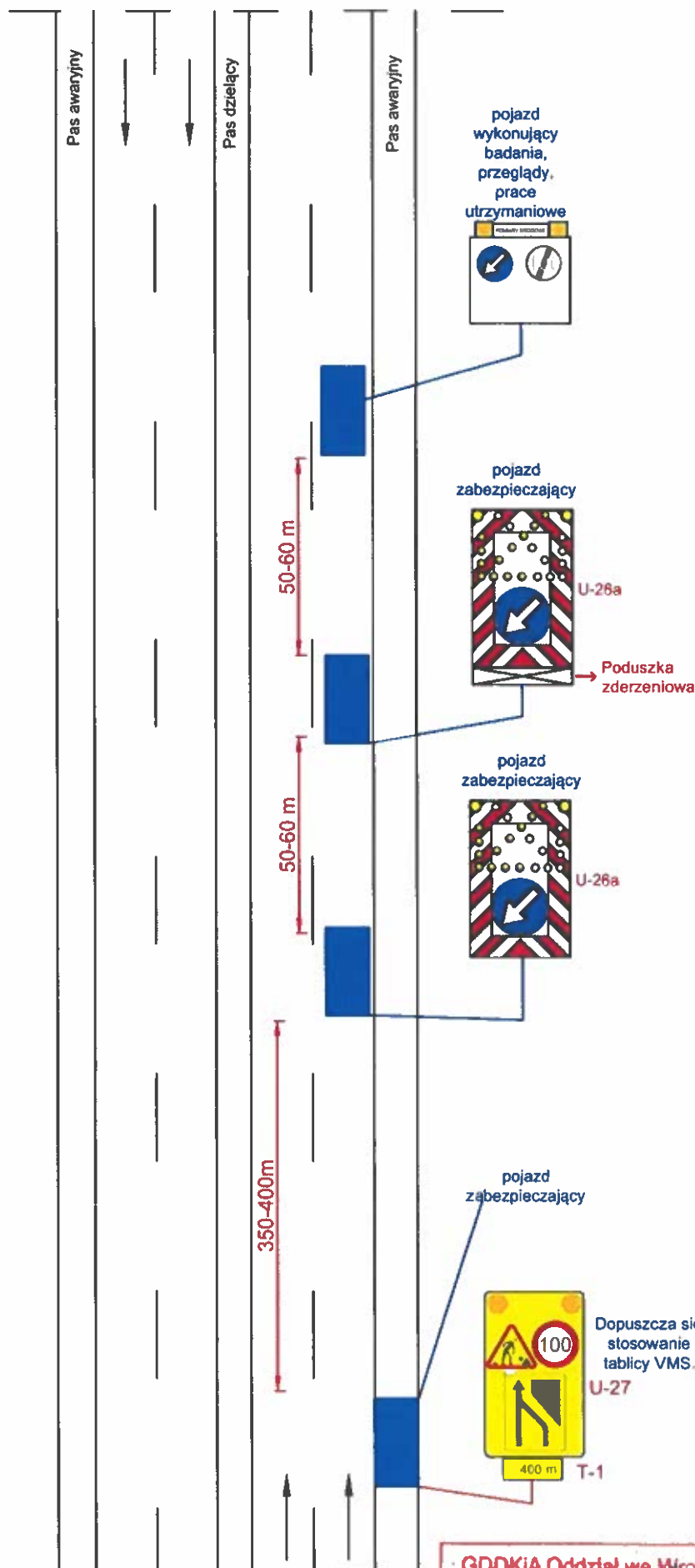
Autostrada 2x3, 2x2, Ekspresowa 2x3, 2x2  
Droga G, GP 2x2

**UWAGA!**

Należy stosować pojazdy (przyczepy) zabezpieczające wyposażone w elementy energochłonne lub urządzenia równoważne.

rys. V.20

TYP 4) Badania wykonywane z zatrzymaniem pojazdu do 30 min, z koniecznością wysiadania pracowników.  
Przeglądy gwarancyjne do 30 min z koniecznością wysiadania pracowników z pojazdu.  
Naprawy utrzymaniowe do 30 min z koniecznością wysiadania pracowników z pojazdu  
Prawy pas ruchu.



**UWAGA!**

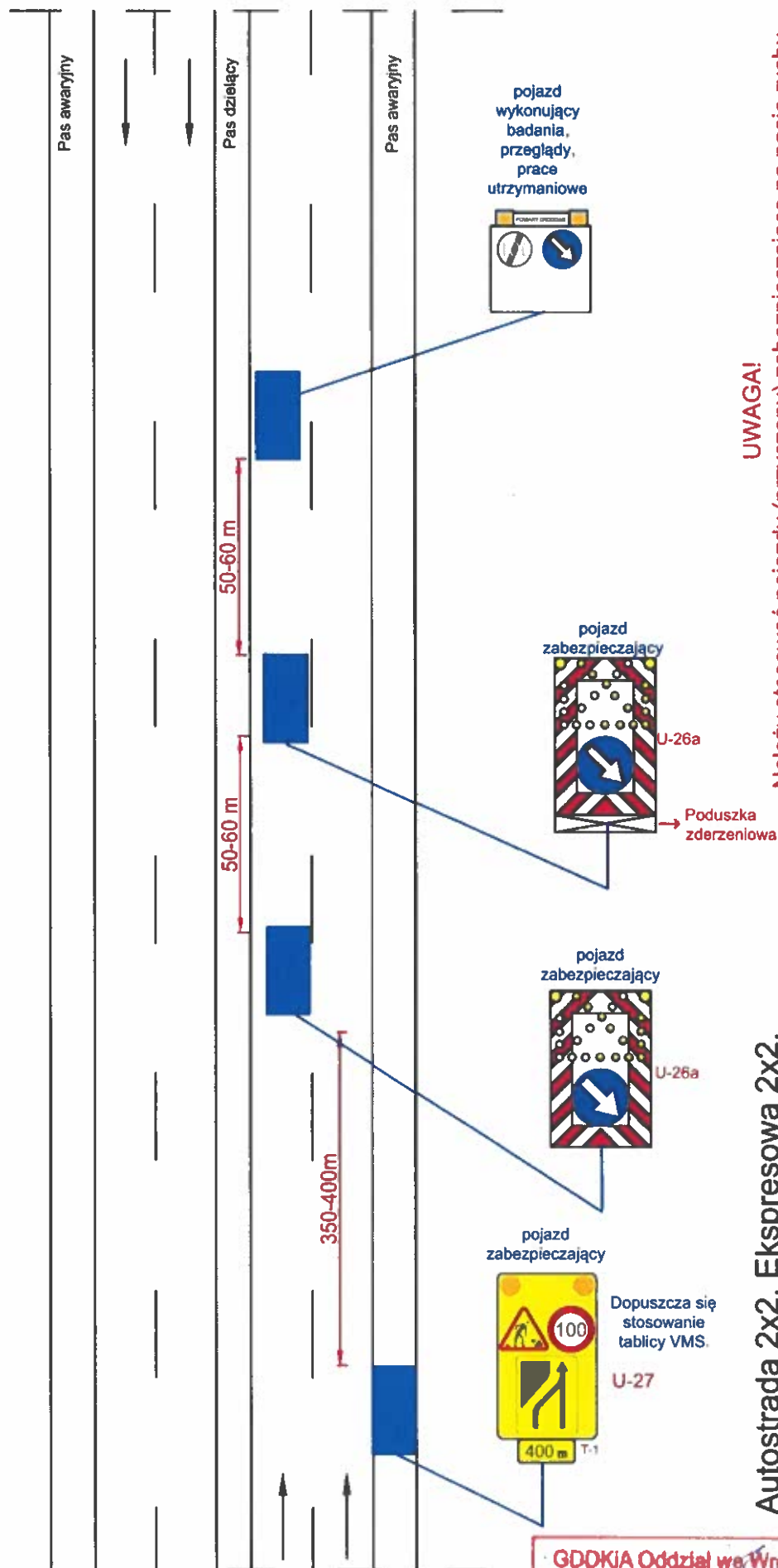
Należy stosować pojazdy (przyczepy) zabezpieczające na pasie ruchu wyposażone w elementy energochłonne lub urządzenia równoważne.

Autostrada 2x2, Ekspresowa 2x2.

GDDKiA Oddział we Wrocławiu  
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

rys. V.21

TYP 4) Badania wykonywane z zatrzymaniem pojazdu do 30 min, z koniecznością wysiadania pracowników.  
Przeglądy gwarancyjne do 30 min z koniecznością wysiadania pracowników z pojazdu.  
Naprawy utrzymaniowe do 30 min z koniecznością wysiadania pracowników z pojazdu  
Lewy pas ruchu.

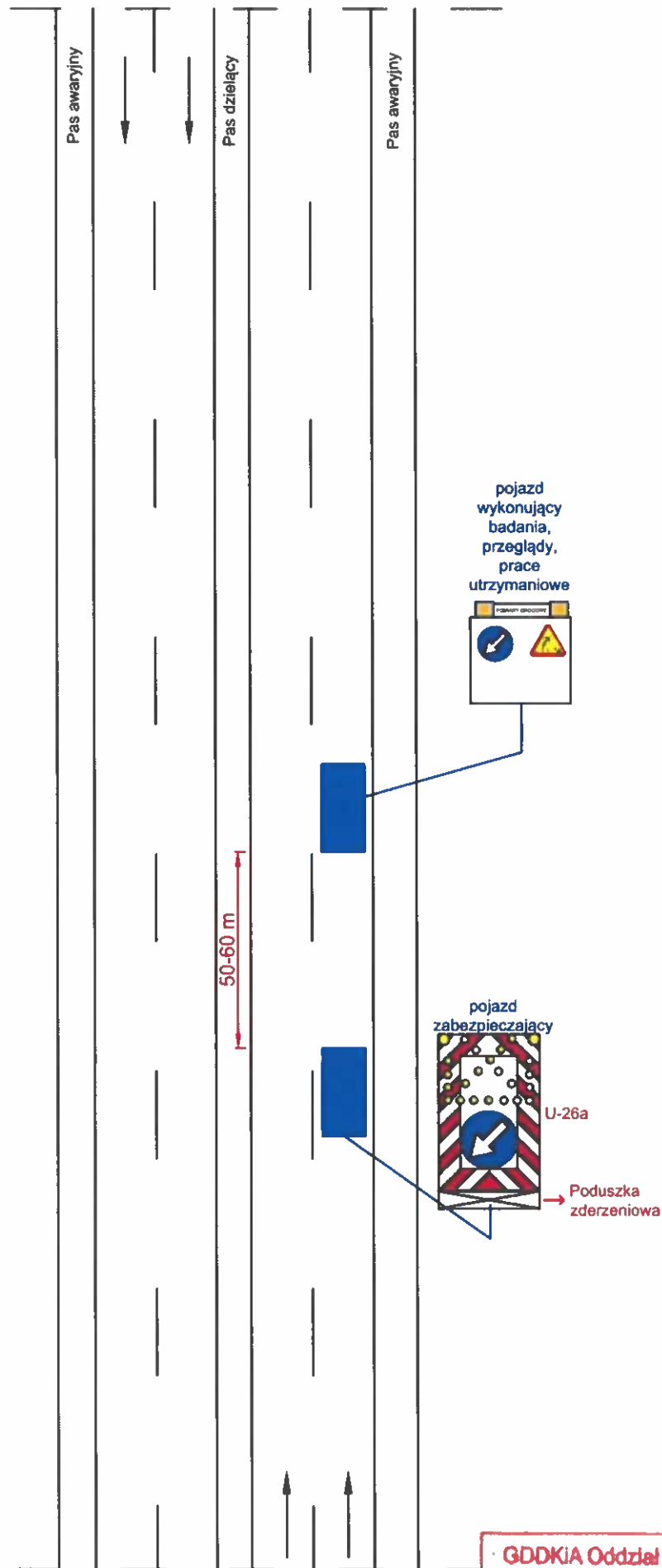


Autostrada 2x2, Ekspresowa 2x2.

**UWAGA!**  
Należy stosować pojazdy (przyczepy) zabezpieczające na pasie ruchu wyposażone w elementy energochłonne lub urządzenia równoważne.

nys. V.22

TYP 4) Badania wykonywane z zatrzymaniem pojazdu do 30 min, z koniecznością wysiadania pracowników.  
Przeglądy gwarancyjne do 30 min z koniecznością wysiadania pracowników z pojazdu.  
Naprawy utrzymaniowe do 30 min z koniecznością wysiadania pracowników z pojazdu  
Prawy pas ruchu.



**UWAGA!**

Należy stosować pojazdy (przyczepy) zabezpieczające na pasie ruchu wyposażone w elementy energochłonne lub urządzenia równoważne.

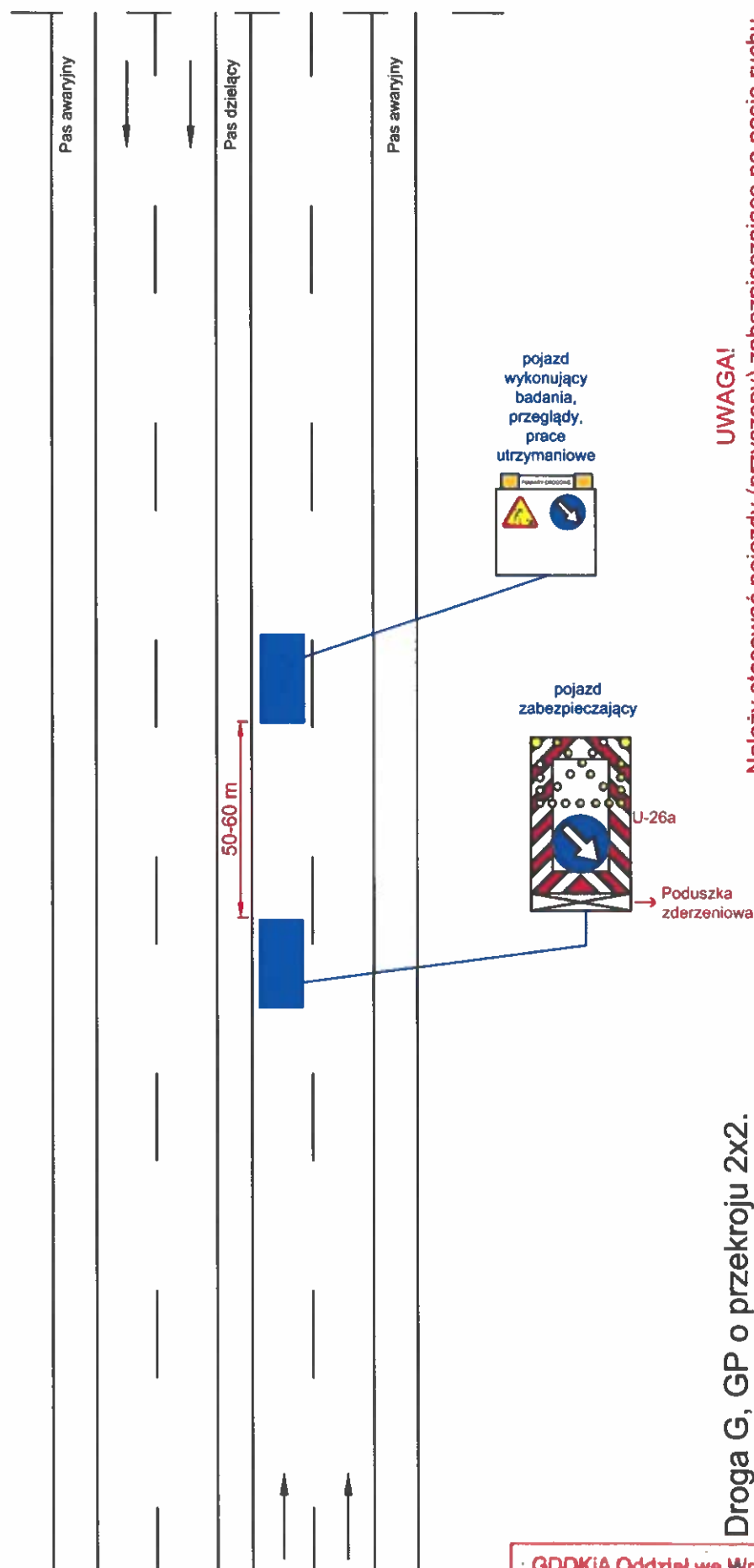
Droga G, GP o przekroju 2x2 .

rys. V.23

TYP 4) Badania wykonywane z zatrzymaniem pojazdu do 30 min, z koniecznością wysiadania pracowników.

Przeglądy gwarancyjne do 30 min z koniecznością wysiadania pracowników z pojazdu.

Naprawy utrzymaniowe do 30 min z koniecznością wysiadania pracowników z pojazdu  
Lewy pas ruchu.



Droga G, GP o przekroju 2x2.

**UWAGA!**  
Należy stosować pojazdy (przyczepy) zabezpieczające na pasie ruchu wyposażone w elementy energochłonne lub urządzenia równoważne.