



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 odblaskowej 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 tut. 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: Lukers, Bijan
Członek:
osoby zaproszone:

Zastępca Dyrektora Oddziału
(data i podpis) Jacek Mozalewski