

Zasady oznakowania miejsc robót oraz organizacji ruchu na terenie
Oddziału GDDKiA w Opolu

1. Wymagania dotyczące projektu organizacji ruchu

Projekt organizacji ruchu należy opracować 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. Nr 177, poz. 1729) oraz zgodnie z załącznikiem do Rozporządzenia 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 drodze (Dz. U. nr 220 poz. 2181).

Projekt organizacji ruchu powinien zawierać:

- opis techniczny zawierający charakterystykę drogi i ruchu na drodze, opis występujących zagrożeń lub utrudnień, zakres planowanych robót dla każdego etapu i stan pasa drogowego po zrealizowaniu etapu robót (w przypadku wielu etapów);
- plan orientacyjny w skali od 1:10 000 do 1:25 000 z zaznaczeniem drogi lub dróg, których projekt dotyczy;
- plan sytuacyjny w skali 1:500 lub 1:1000 zawierający:
 - lokalizację istniejących, projektowanych oraz usuwanych znaków drogowych, urządzeń sygnalizacyjnych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu,
 - parametry geometrii drogi;
- zestawienie projektowanego oznakowania pionowego i poziomego;
- przewidywany termin wprowadzenia czasowej organizacji ruchu i przywrócenia poprzedniej stałej organizacji ruchu, termin wprowadzenia nowej stałej organizacji ruchu, harmonogram robót w przypadku etapowania robót;
- program sygnalizacji i obliczenia przepustowości drogi - w przypadku projektu zawierającego sygnalizację świetlną;
- zasady dokonywania zmian oraz sposób ich rejestracji - w przypadku projektu zawierającego znaki świetlne lub znaki o zmiennej treści oraz w przypadku projektu dotyczącego zmiennej organizacji ruchu lub zawierającego inne zmienne elementy mające wpływ na ruch drogowy;
- nazwisko i podpis projektanta.

Brak któregoś w/w elementu spowoduje odesłanie projektu w celu wprowadzenia poprawek.

2. Zasady zatwierdzania projektów

W celu zatwierdzenia projektu organizacji ruchu należy złożyć wniosek do sekretariatu Oddziału w Opolu GDDKiA lub Wydziału BRD i Zarządzania Ruchem (pok. 202) z prośbą o zatwierdzenie projektu, dołączając **3 egz.** projektu oraz opinie:

- Marszałka Województwa Opolskiego - gdy projekt dotyczy także dróg wojewódzkich,
- Starosty - gdy projekt dotyczy także dróg powiatowych i gminnych.

W celu zaopiniowania projektu organizacji ruchu należy złożyć wniosek do sekretariatu Oddziału w Opolu GDDKiA lub Wydziału BRD i Zarządzania Ruchem (pok. 202) z prośbą o zaopiniowanie projektu, dołączając 2 egz. projektu.

W celu przedłużenia ważności zatwierdzonego lub zaopiniowanego projektu organizacji ruchu należy złożyć wniosek do sekretariatu Oddziału w Opolu GDDKiA lub Wydziału BRD i Zarządzania Ruchem (pok. 202) z prośbą o przedłużenie ważności zatwierdzonego lub zaopiniowanego projektu, podając numer oraz datę zatwierdzenia/zaopiniowania projektu.

Rozpatrzony projekt zostanie odesłany pocztą, bądź będzie oczekiwał w Wydziale BRD i Zarządzania Ruchem na odbiór osobisty (w tym celu należy zaznaczyć na wniosku *odbiór osobisty*).

Z uwagi na wymóg zawiadomienia zarządu drogi i policji o zamiarze wdrożenia czasowej organizacji ruchu na **7 dni** przed jej wprowadzeniem, projekt organizacji ruchu powinien zostać złożony do GDDKiA co najmniej 14 dni przed planowanym rozpoczęciem robót.

3. Obowiązki wykonawcy robót

Realizujący organizację ruchu na podstawie zatwierdzonego projektu zobowiązany jest do zawiadomienia Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Opolu, Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu oraz danego Rejonu GDDKiA o terminie jej wprowadzenia, **co najmniej na 7 dni** przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu, zgodnie z § 12 ust. 1 rozporządzenia MI z dnia 23.09.2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177 z 2003r. poz. 1729).

Wykonawca może wdrażać czasową organizację ruchu tylko na podstawie ważnego, zatwierdzonego projektu organizacji ruchu.

Organizacja ruchu na drodze musi być zgodna z zatwierdzonym projektem. Zmiany w organizacji ruchu muszą być uzgadniane z GDDKiA.

Zaniebdania lub uchybienia w organizacji ruchu mogące spowodować zagrożenie w ruchu drogowym mogą skutkować wstrzymaniem robót budowlanych do czasu wprowadzenia poprawnej organizacji robót.

W przypadku stwierdzenia niezgodności wprowadzonej organizacji ruchu z projektowaną, roboty zostaną wstrzymane do czasu usunięcia nieprawidłowości.

W wypadku zatwierdzenia projektu czasowej organizacji ruchu w części, wykonawca zobowiązany jest do dostarczenia schematów organizacji ruchu na pozostałe etapy oraz harmonogramu robót. W harmonogramie muszą być zawarte czasy trwania poszczególnych etapów robót, kolejność ich wykonywania oraz odległości pomiędzy poszczególnymi odcinkami robót w wypadku prowadzenia prac równocześnie na sąsiednich odcinkach. Uzgodniony harmonogram wraz z zatwierdzonym częściowo projektem stanowi całość i daje podstawę do wdrożenia organizacji ruchu.

Wykonawca robót ma obowiązek zapewnienia stałego nadzoru nad wdrożoną organizacją ruchu w okresie jej funkcjonowania.

Wykonawca musi doprowadzić do protokolarnego odbioru oznakowania przez wskazany w projekcie Rejon GDDKiA. W protokole należy zamieścić informacje: termin odbioru, skład komisji, nazwa projektu na podstawie którego wdrożono organizację ruchu, potwierdzenie o zgodności wprowadzanej organizacji z projektem, prawidłowość ustawienia znaków oraz nr i datę zatwierdzenia. Wzór protokołu w załączeniu.

4. Ogólne zasady organizacji ruchu

Organizacja ruchu na czas robót powinna zapewniać przejazd pojazdów z prędkością do **60 km/h na drogach krajowych (klasy GP) oraz do 80 km/h na autostradzie**. Odcinek na którym ograniczono prędkość nie powinien wynosić więcej niż 500m. Dłuższe odcinki mogą być stosowane wyjątkowo, w uzasadnionych przypadkach.

Minimalna szerokość pasa ruchu w przekroju ulicznym nie powinna być mniejsza niż 3,0m dla ruchu wahadłowego lub jednego kierunku ruchu i 6,0m dla dwóch kierunków ruchu. Na drogach z poboczami szerokość powinna wynosić odpowiednio 2,75m i 5,50m.

Krawędź jezdni w obszarze robót należy wyznaczać za pomocą tablic kierujących U-21, rozmieszczonych co 10m w obszarze zabudowanym i co 20m w obszarze niezabudowanym. Pachołki drogowe można stosować tylko przy robotach szybko postępujących (malowanie oznakowania, bieżące roboty utrzymaniowe, itp.).

Zmiana toru jazdy musi być wyznaczona przy pomocy tablic kierujących U-21 w rozstawie co 5 metrów wraz z aktywnym oznakowaniem tzw. „falą świetlną” i oznakowaniem poziomym (taśmy w kolorze żółtym lub punktowe elementy odblaskowe w kolorze żółtym). W wypadku użycia punktowych elementów odblaskowych na skosach odległość między sąsiednimi elementami powinna wynosić 3 – 5 metrów.

Do wygradzania stref robót stosuje się zapory drogowe i tablice prowadzące. Wygradzenia w poprzek jezdni w formie tablic prowadzących od strony najazdu muszą być wyposażone w światła ostrzegawcze żółte (zmiana toru jazdy), natomiast zapory przy zamknięciach dróg muszą być wyposażone w światła czerwone (zamknięcie drogi). Nie wolno stosować taśm ostrzegawczych w miejscach przeznaczonych dla ruchu pojazdów i pieszych.

Krawędź jezdni o uskoju ponad 30 centymetrów należy zabezpieczyć barierami U-14a, U-14b, U-14c lub U-14e z wypełnieniem piaskiem lub wodą.

Ciągi pieszce muszą być oznakowanie w sposób wskazujący bezpieczne kierunki ruchu. Ciągi powinny posiadać zabezpieczenia uniemożliwiające wtargnięcie osób postronnych w obszar robót. Do wygradzenia należy stosować zapory podwójne U-20c. W miejscach zwiększonego ruchu dzieci (okolice szkół, przedszkoli) należy stosować zapory potrójne U-20d.

5. Wymagania dotyczące oznakowania pionowego w organizacji czasowej

Jakość znaków stosowanych do oznakowania robót nie może być niższa niż oznakowanie istniejące. Znaki pionowe użyte do czasowej organizacji ruchu muszą być z kategorii „dużej” – D, a w przypadku autostrady A-4 kategorii „wielkie” - W.

Lica znaków stosowanych do oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym muszą posiadać parametry folii odblaskowej typu 2, a w przypadku autostrady A-4 typu 2 lub 3. Krawędzie tablic znaków winny być wyokrąglone i podwójnie zaginane na całym obwodzie.

Nie dopuszcza się do zaklejania istniejącego oznakowania drogowiskazowego materiałami mogącymi uszkodzić oznakowanie (taśmy). W przypadku uszkodzenia istniejącego oznakowania w czasie objazdu, wykonawca robót jest zobowiązany do jego wymiany.

Znaki muszą spełniać wymagania określone w przepisach oraz być w stanie technicznym umożliwiającym zachowanie parametrów wymaganych przepisami (barwa symboli, treść, odblaskowość, itd.).

6. Wymagania dotyczące oznakowania poziomego w organizacji czasowej

W miejscach wprowadzania zmian w organizacji ruchu musi być stosowane kompletne czasowe oznakowanie poziome, zgodne z właściwymi przepisami.

Nie dopuszcza się stosowania oznakowania malowanego na warstwie ścieralnej. Oznakowanie poziome ostatniej warstwy musi być wykonane przy użyciu taśm przyklejanych, które umożliwiają ich całkowite usunięcie po zakończeniu robót.

7. Wymagania dotyczące oznakowania pojazdów wykonujących roboty

Każdy pojazd wykonujący prace na drodze powinien być oznakowany tablicami zamykającymi U-26a, wyposażony w dwie lampy wczesnego ostrzegania, lampy wysyłające błyskowy sygnał ostrzegawczy w kształcie strzały oraz w lampy zespolone nadające sygnały świetlne, błyskowe barwy żółtej. Lampy wczesnego ostrzegania muszą mieć średnicę minimalną 200mm oraz nadawać błyski z częstotliwością 30+-5 błysków na minutę, a czas błysku i natężenie emitowanego światła powinno zapewniać dostrzegalność sygnału z odległości 1000m przez całą dobę.

8. Wymagania dotyczące wprowadzania ruchu wahadłowego i sygnalizacji świetlnej

Długość odcinka, na którym odbywa się ruch wahadłowy nie powinna przekroczyć 300m. W wypadku robót prowadzonych na odcinku na którym występują skrzyżowania, należy zapewnić sterowanie na każdym wlocie dróg podporządkowanych.

W przypadku wprowadzenia ruchu wahadłowego na odcinku objętym istniejącą sygnalizacją świetlną należy skoordynować sterowanie ruchem na całym odcinku.

W miejscach wprowadzenia ruchu wahadłowego należy przewidzieć ręczne kierowanie ruchem w porze dziennej oraz sterowanie przy użyciu sygnalizacji świetlnej w porze nocnej. Kierowanie ruchem może się odbywać tylko przez osoby posiadające ważne zaświadczenia o ukończeniu kursu z zakresu kierowania ruchem i ubrane w kamizelki ostrzegawcze.

W porze dziennej dopuszcza się stosowanie sygnalizacji świetlnej, obsługiwanej przez osoby wyposażone w urządzenia łączności i zatrudnione przez wykonawcę robót, monitorujące gromadzące się na obydwu końcach odcinka robót kolejki oczekujących, ograniczając, o ile to możliwe, maksymalną długość światła czerwonego dla jednego kierunku ruchu do 5 minut.

Dopuszcza się także stosowanie sygnalizacji akomodacyjnej z detektorami ruchu.

Projekt, który przewiduje wprowadzenie sygnalizacji świetlnej powinien zawierać obliczenia przepustowości odcinka z podaniem źródła danych użytych do wyliczeń, obliczenia czasów ewakuacji, długości kolejki pojazdów oczekujących oraz program maksymalny.