

**GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD**  
**ODDZIAŁ W ŁODZI**  
90-056 Łódź, ul. Roosevelta nr 9

**BUDOWA CHODNIKA DLA PIESZYCH**  
**WZDŁUŻ DROGI KRAJOWEJ NR 12**  
NA ODCINKU OD KM 425+350 DO KM 425+870  
**WRAZ Z BUDOWĄ ZATOK AUTOBUSOWYCH**  
W KM 425+846 I W KM 427+039

**SPECYFIKACJA ISTOTNYCH WARUNKÓW**  
**ZAMÓWIENIA**

ZATWIERDZAM:

DYREKTOR ODDZIAŁU

*[Signature]*  
..... 2007 r.  
mgr inż. Małgorzata Jezierska

*akceptuję*  
Z-ca DYREKTORA ODDZIAŁU  
*[Signature]*  
mgr inż. Piotr Palczowski

SIERPIEŃ 2007r.

Specjalista  
*[Signature]*  
inż. Marcin Ganiec



GENERALNY DYREKTOR  
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD

Warszawa, ul. Żelazna 59

GDDKiA-BZ-1.1.ma-4200/A/69/06

*TN+DM+TD+DZ*  
*do melizacji*

Warszawa 2006 - 05 -

PANI / PAN DYREKTOR  
ODDZIAŁU GENERALNEJ DYREKCJI  
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD

WSZYSTCY

Przeprowadzane w ostatnim czasie kontrole dróg ujawniły nieprawidłowości w prawidłowej organizacji prowadzonych robót drogowych. Głównie stwierdzono zbyt wczesne kończenie pracy przez brygady robocze oraz nieefektywną organizację ruchu wahadłowego. Taka sytuacja budzi duże, uzasadnione, niezadowolenie użytkowników dróg oraz prowadzi do nieuzasadnionego wydłużania czasu realizacji prowadzonych robót. Straty społeczne spowodowane utrudnieniami w ruchu znacznie przewyższają ewentualne zyski wynikające z czasu ich prowadzenia.

W związku z powyższym – w celu ograniczenia utrudnień w ruchu dla użytkowników dróg oraz zapewnienia właściwego tempa prowadzonych robót polecam podjąć działania organizacyjne zmierzające do:

- prowadzenia robót na sieci dróg krajowych minimum sześć dni w tygodniu od świtu do zmroku
- ręczne kierowanie ruchem w przypadku konieczności wprowadzenia ruchu wahadłowego

Za realizację powyższych poleceń czynię odpowiedzialnymi Dyrektorów Oddziałów Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

p.o. GENERALNY DYREKTOR  
-Dróg Krajowych i Autostrad

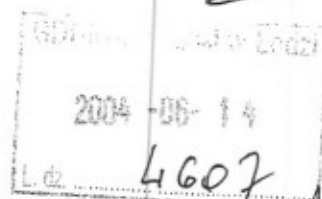
mgr inż. Zbigniew Kotlarek

Adres do korespondencji:  
skrytka pocztowa 111  
05-958 Warszawa 66

ul. Żelazna 59  
00-848 Warszawa

Warszawa, 2004-06-07

GDDKiA-BZ-3-pg-407-54/04



*TD p.m. + Rejonu*  
*KP*  
*407*  
*P. KAFAR*  
*A. Prosz*  
*Wnio. wytnai*  
*Rejonu V.*  
*2. Wykonstai w*  
*zawarte w pi*  
*any zastnie*  
*P.O.R.*

Pani Dyrektor  
Panowie Dyrektorzy  
Oddziałów GDDKiA  
WSZYSTCY

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad informuje, że w dniu 19 maja 2004 r, na drodze ekspresowej S10 w miejscowości Lubicz koło Torunia, doszło do wypadku, w którym samochód ciężarowy marki Scania najechał na uniwersalny nośnik sprzętu Unimog 1650 z Oddziału GDDKiA w Bydgoszczy, koszący trawę w pasie dzielącym. Podczas wykonywania prac na drodze Unimog wyposażony był jedynie w lampę błyskową, punktową barwy żółtej oraz oznakowany był z przodu znakami C-9 i A-14.

Wypadek ten jak również liczne obserwacje dokonywane na drogach krajowych wskazują na występowanie istotnego problemu jakim jest niedostateczne oznakowanie miejsc prowadzenia robót oraz pojazdów wykonujących prace drogowe. Przypadki wykonywania robót w pasie drogowym bez właściwego oznakowania lub wyposażenia pojazdów stanowią bardzo duże zagrożenie dla uczestników ruchu i mogą powodować groźne w skutkach wypadki. Tak jak w przypadku stałych organizacji ruchu występuje skłonność do stosowania nadmiernej liczby znaków, to roboty drogowe są najczęściej niedostatecznie oznakowane.

Każdy kierujący zwykłym pojazdem silnikowym, zgodnie z przepisami prawa o ruchu drogowym jest obowiązany sygnalizować postój poprzez umieszczenie za pojazdem w odpowiedniej odległości ostrzegawczego trójkąta odblaskowego i włączenie świateł awaryjnych lub pozycyjnych. Tymczasem znaczenie odpowiedniego oznakowania robót oraz wyposażenia pojazdów wykonujących prace na drogach często jest niedoceniane.

Adres do korespondencji:  
Skrytka pocztowa 111  
00-958 Warszawa 66

Tel. 455-88-88  
Fax: 455-86-00, 455-87-65, 455-87-68, 455-  
<http://www.gddkia.gov.pl>  
e-mail: [kancelaria@gddkia.gov.pl](mailto:kancelaria@gddkia.gov.pl)

związku z powyższym, GDDKiA poleca, aby wszystkie roboty drogowe na drogach krajowych, w obrębie korony drogi, były wykonywane przy zachowaniu następujących zasad:

- 1) odcinek drogi, na którym wykonywane są roboty drogowe ma być oznakowany zgodnie z projektem organizacji ruchu.
- 2) każde miejsce wykonywania robót na drodze, przed miejscem wygradzenia poprzecznego oraz pojazd lub maszyna robocza, wykonujące samodzielnie roboty drogowe, powinny być oznakowane dużymi tablicami typu U-26a lub U-26b, wyposażonymi w dwie lampy wczesnego ostrzegania i lampy wysyłające błyskowy sygnał ostrzegawczy w kształcie strzały. W przypadku kolumny pojazdów, w tablice te należy wyposażać pierwszy pojazd od strony nadjeżdżających uczestników ruchu.
- 3) każdy pojazd ( w tym samojezdne nośniki osprzętu), wykonujący prace na drodze ma być wyposażony w lampy zespolone, nadające sygnały świetlne błyskowe barwy żółtej. W przypadku kolumny pojazdów, dotyczy to pierwszego pojazdu od strony nadjeżdżających uczestników ruchu.

Powyższe zasady oznakowania robót i pojazdów dotyczą służb GDDKiA oraz wszystkich innych wykonawców robót na drogach krajowych.

Z-CA GENERALNEGO DYREKTORA  
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD

*[Signature]*  
mgr Włodzimierz Bilski

W załączeniu

Wybrane fragmenty podstawowych przepisów określających zasady prowadzenia robót drogowych wraz z krótkim komentarzem.

**Prawo o ruchu drogowym stanowi:**

„ Art. 54.1. Pojazd wykonujący na drodze prace porządkowe, remontowe lub modernizacyjne powinien wysyłać żółte sygnały błyskowe.

2. Kierujący pojazdem, o którym mowa w ust. 1, może, pod warunkiem zachowania szczególnej ostrożności, nie stosować się do obowiązku jazdy na jezdni lub przy jej prawej krawędzi oraz o zatrzymaniu i postoju, z tym że:

- 1) na jezdni jednokierunkowej oraz poza obszarem zabudowanym, podczas oczyszczania drogi ze śniegu, dopuszcza się również jazdę przy lewej krawędzi jezdni;
- 2) jazdę po chodniku dopuszcza się tylko przy zachowaniu bezpieczeństwa pieszych.

2a kierujący pojazdem o którym mowa w ust. 1, może korzystać z autostrady lub drogi ekspresowej nawet wtedy, gdy pojazd ten nie jest pojazdem samochodowym lub jego konstrukcja uniemożliwia rozwinięcie prędkości co najmniej 40 km/h. (...).”

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem mówi o konieczności posiadania dla robót drogowych, również dla robót szybko postępujących zatwierdzonej organizacji ruchu w postaci uproszczonej :

§ 5.2. ”W przypadku robót związanych z utrzymaniem drogi niewymagających całkowitego zamknięcia jezdni dla ruchu pojazdów samochodowych, które wymagają zmian w organizacji ruchu wyłącznie w czasie wykonywania czynności, organ zarządzający ruchem może dopuścić wprowadzanie zmian organizacji ruchu na podstawie projektu uproszczonego zawierającego:

- 1) opis techniczny zawierający charakterystykę robót;
- 2) powtarzalny schemat umieszczenia na drodze znaków drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu;
- 3) sposób rozmieszczenia i oznakowania pojazdów zabezpieczających lub wykonujących roboty lub czynności wykonywane na drodze; w szczególności dotyczy to robót i czynności przesuwających się wzdłuż drogi.”

Należy zauważyć, że zapis tego paragrafu mówiący o możliwości wykonywania projektu uproszczonego, w przypadku robót nie wymagających całkowitego zamknięcia jezdni pozwala na zastosowanie uproszczonych procedur nawet w przypadku niemal całkowicie zajętej jezdni. Podejmując decyzję o zastosowaniu uproszczonej postaci projektu organizacji ruchu należy zawsze brać pod uwagę występujące na danym odcinku drogi:

- natężenie ruchu,
- stopień zajętości pasa drogowego,
- rzeczywiste prędkości,
- warunki widoczności

mające decydujący wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Wymagania dotyczące oznakowania miejsca robót i pojazdów wykonujących prace na drodze określają załączniki do rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz



urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach:

Załącznik nr 1. Pkt 1.2.1. „(...) Przy oznakowaniu robót prowadzonych w pasie drogowym stosuje się znaki o jedną grupę wielkości wyższą niż stosowane na danym odcinku drogi ( z wyjątkiem robót prowadzonych w pasie drogowym autostrad, gdzie stosuje się znaki wielkie). (...)”.

Załącznik nr 4. Pkt 1. „(...) Lica urządzeń bezpieczeństwa ruchu ( zapory drogowe , tablice kierujące i prowadzące – od strony ruchu pieszych lub pojazdów) powinny być odblaskowe. Odblaskowość urządzeń powinna być nie mniejsza niż odblaskowość znaków drogowych pionowych zastosowanych na danym odcinku drogi określona w załączniku nr 1 do rozporządzenia. Pozostałe urządzenia bezpieczeństwa ruchu (separatory ruchu, bariery ochronne) powinny być wyposażone w elementy odblaskowe. (...)”.

Pkt 11.1. „(...) 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. Pojazd powinien być oznakowany pasami na przemian barwy białej i czerwonej o wymiarach 250x250 mm, na całej szerokości pojazdu, albo tablicą ostrzegawczą lub tablicą zamykającą. Występujące poza obrys pojazdu części urządzeń lub ładunku powinny być oznakowane taśmą ostrzegawczą U-22 (...)”.

Pkt 11.8. Tablica Ostrzegawcza „Tablica ostrzegawcza U-26 ma tło barwy białej i ukośne pasy barwy czerwonej. Lico tablicy powinno być wykonane z folii odblaskowej typu 2 lub z folii pryzmatycznej. Wewnątrz tablicy umieszcza się znak ostrzegawczy A-14 „ roboty na drodze”. W przypadku kolumny pojazdów wykonujących szybko postępujące roboty drogowe na danym pasie ruchu, na tablicy U-26 umieszczonej na pojeździe lub maszynie roboczej umieszcza się odpowiedni znak C-9, C-10 lub C-11.”

Pkt 11.9. Tablice zamykające „ Do zamykania pasa ruchu, w szczególności z powodu prowadzenia robót drogowych, stosuje się tablice zamykające mocowane do pojazdów. Pojazd na którym umieszczona jest tablica, znajduje się na początku odcinka wyłączanego z ruchu od strony nadjeżdżających pojazdów. Lico tablicy oraz znaków umieszczonych na tablicy zamykającej wykonane jest z folii odblaskowej typu 2 lub z folii pryzmatycznej(..) Na tablicy zamykającej pas ruchu umieszczane są znaki C-9, C-10 lub C-11. Na tablicy instaluje się strzały świetlne wykonane z lamp ostrzegawczych, nadające sygnały nakazu opuszczenia pasa ruchu zgodnie ze znakiem nakazu.(...)”.

Przytoczone wyżej przepisy nie formułują szczegółowych wymagań dotyczących oznakowania robót oraz oznakowania i wyposażenia pojazdów wykonujących prace drogowe w zależności od funkcji, klasy technicznej czy innych istotnych parametrów danej drogi. Absolutnym minimum wymagań jakie stoją przed organem zarządzającym ruchem na drogach krajowych w zakresie oznakowania robót i pojazdów jest przestrzeganie tych przepisów. Trzeba sobie jasno powiedzieć, że to co jest dobre dla drogi gminnej o małym natężeniu ruchu, może być niewystarczające na drodze krajowej, gdzie natężenia ruchu i prędkości są daleko wyższe.