


# PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU NA OKRES WYKONANIA ROBÓT

<b>NAZWA ZADANIA:</b>	<b>Budowa przepustu w drodze krajowej nr 2 Biała Podlaska - Terspol, w km 660+002 w miejscowości Wólka Dobryńska terenie gminy Zalesie, pow. bialski</b>
<b>LOKALIZACJA :</b>	<b><u>Wólka Dobryńska</u> Droga krajowa nr 2 km 660+002</b>
<b>BRANŻA :</b>	<b>Drogowa</b>
<b>WYKONAWCA:</b>	<b>„PROJEKT” Sylwia Sobieska Gródzki 3B, 07-300 Ostrów Mazowiecka</b>
<b>INWESTOR:</b>	<b>Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Lublinie Rejon w Międzyrzeczu Podlaskim ul. Radziwińska 11A, 21-560 Międzyrzecz Podlaski</b>
<b>OPRACOWAŁ:</b>	<b>Paweł Sobieski</b> 

GENERALNY DYREKTOR  
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD

1. Niniejszą organizację ruchu zatwierdzam w całości/~~z~~  
a) ~~z~~  ze zmianami lub uwagami  
zgodnie z warunkami określonymi w piśmie nr O.LU.Z2.4081.290.2016.66

2. Nr ewidencyjny projektu organizacji ruchu: 22.4081.290.2016.66

3. Termin wprowadzenia zatwierdzonej stałej organizacji ruchu: .....

4. Termin na wprowadzenie czasowej organizacji ruchu: 6 miesięcy

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

Lublin, dnia 15.12.2016r.

GENERALNY DYREKTOR  
Dróg Krajowych i Autostrad  
z ujęciem

mgr inż. Marek Żmijan  
Z-CIA DYREKTORA ODDZIAŁU

listopad 2016 r.

# ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

## I. KARTA UZGODNIENÍ

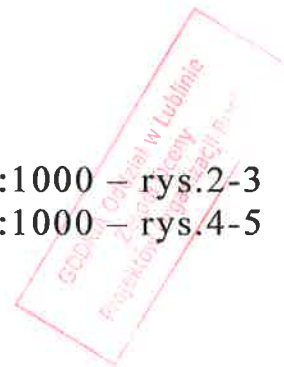
## II. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Temat opracowania
2. Podstawa opracowania
3. Opis stanu istniejącego
4. Opis robót mostowych
5. Opis projektowanej organizacji
6. Zasady ogólne
7. Opis zagrożeń i utrudnień w ruchu
8. Zestawienie oznakowania
9. Terminy i harmonogram prac
10. Uwagi końcowe

## III. PROGRAM SYGNALIZACJI

## IV. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. Plan orientacyjny w skali 1:25 000 – rys. 1
2. Schemat Czasowej Organizacji Ruchu w skali 1:1000 – rys.2-3
3. Schemat Czasowej Organizacji Ruchu w skali 1:1000 – rys.4-5



# I. KARTA UZGODNIENIA

dotyczy budowy przepustu w drodze krajowej nr 2, Warszawa – Teropol, w km 660+002 w miejscowości Wólka Dobryńska, na terenie gminy Zalesie.

GOPKIA Odrzabal w Zalesiu  
Zespół Urbanistyczny  
Projektów Drogo-Pracjal

# Opis Techniczny

## 1. Temat opracowania

Przedmiotem opracowania jest Projekt Czasowej Organizacji Ruchu Drogowego na czas budowy przepustu w drodze krajowej nr 2, na odcinku Biała Podlaska – Terespol, w km 660+002 w miejscowości Wólka Dobrzyńska, na terenie gminy Zalesie, pow. bialski.

## 2. Podstawa opracowania

Projekt organizacji ruchu został wykonany w oparciu o:

- Mapę orientacyjną w skali 1:25 000;
- Mapę zasadniczą w skali 1:1000 z naniesioną stałą i czasową organizacją ruchu na czas robót;
- Ustawę „Prawo o ruchu drogowym” z dnia 20 czerwca 1997r. (Dz. U. nr 108 z 2005r., poz. 908 tekst jednolity);
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych z dnia 31.07.2002r. (Dz. U.Nr.170 poz. 1393);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz wykonania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. Nr 177 poz. 1729 z dnia 14 października 2003r.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 03 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z dnia 23.12.2003r. wraz z załącznikami nr 1-4);

## 3. Opis stanu istniejącego

Droga krajowa nr 2 w miejscowości Wólka Dobrzyńska w rejonie inwestycji posiada pas drogowy o szer. ok. 27m. Istniejąca droga krajowa, na rozpatrywanym odcinku przebiega na niewysokim nasypie ok. 1,0 – 1,2m. W planie droga zlokalizowana jest na odcinku prostym. Droga ma nawierzchnie asfaltową o szerokości 11,0m, w dobrym stanie technicznym, obustronne chodniki z kostki brukowej o szer. 2m oddzielone od jezdni pasem zieleni oraz rowami. Odcinek drogi objęty opracowaniem odwadniany jest powierzchniowo do istniejących rowu zlokalizowanych po obu stronach jezdni. Droga ma przekrój poprzeczny szlakowy.

W odległości ok. 400m od projektowanego przepustu w stronę Białej Podlaskiej, zlokalizowane jest skrzyżowanie z drogą krajową nr 6b.

### Parametry drogi nad projektowanym przepustem:

- jezdnia –  $2 \times 3,5\text{m} = 7,0\text{m}$ ;
- obustronne pobocza utwardzone  $-1,5\text{m} + 2,5\text{m} = 4,0\text{m}$ ;
- spadek poprzeczny jezdni – daszkowy 2%
- skos obiektu - 90°;

Według pomiarów ruchu w roku 2015 średni dobowy ruch na rozpatrywanym odcinku Wólka Dobrzyńska – Terespol wynosił 4792 pojazdów na dobę.

Na wyżej wymienione liczby składają się:

- motocykle – 38;
- sam. osobowe, mikrobusy – 4241;
- lekkie samochody ciężarowe (dostawcze) – 202;
- sam. ciężarowe bez przyczep – 84;

- sam. ciężarowe z przyczepami – 159;
  - autobusy – 73;
  - ciągniki rolnicze -12;
- Maksymalna prędkość na tym odcinku wynosi 50km/h.

#### 4. Opis robót mostowych

Projektuje się wykonanie przepustu w km 660+002 drogi krajowej nr 2 w miejscowości Wólka Dobryńska.

Budowa przepustu polegać będzie na wykonaniu części przelotowej przepustu, wykonanie elementów skrajnych wraz z umocnieniem.

W ramach budowy projektuję się również ustawienie balustrady ochronnej U -11a o długości łącznej 10mb.

##### Parametry drogi na dojazdach do przepustu:

- jezdnia –  $2 \times 3,5\text{m} = 7,0\text{m}$ ;
- obustronne pobocza utwardzone  $-1,5\text{m} + 2,5\text{m} = 4,0\text{m}$ ;
- spadek poprzeczny jezdni – daszkowy 2%
- skos obiektu - 90°;

##### Zakres prac

Zakres inwestycji obejmuje:

- Wykonanie rozróbki - wykop;
- Wykonanie fundamentów pod prefabrykaty;
- Wykonanie prefabrykatów;
- Wykonanie zasypki prefabrykatów;
- Odbudowa jezdni i chodnika;
- Wykonanie umocnienia nasypu w obrębie wlotu i wylotu;
- Ustawienie balustrad ochronnych;
- Inne roboty uzupełniające i porządkowe;

#### 5. Opis projektowanej organizacji

Ze względu na planowany zakres robót związanych z wykonaniem przepustu w ciągu drogi krajowej nr 2 w miejscowości Wólka Dobryńska, istniejący przekrój jezdni oraz konieczność utrzymania ciągłości przejazdu przyjęto etapowe wykonywanie robót z wprowadzeniem częściowego zajęcia jezdni według następującego podziału:

- a) Etap I – wykonywanie robót po prawej stronie drogi w porze dziennej;
- b) Etap I – wykonywanie robót po lewej stronie drogi w porze dziennej;
- c) Etap III – wykonywanie robót po prawej stronie drogi w porze nocnej;
- d) Etap IV – wykonywanie robót po lewej stronie drogi w porze nocnej

##### Zabezpieczenie robót wykonywane będzie w następujących warunkach:

- 1) Miejsce – strefę robót wygradzono tablicami zamykającymi U-26a na początku odcinka robót ( od strony najazdowej) oraz U-20b na końcu odcinka.
- 2) Przy wykonywaniu robót wzdłuż krawędzi jezdni stosowane będą tablice do oznaczania ograniczonej skrajni jezdni U-21aib.
- 3) Na stosowanych zaporach i tablicach umieszczone będą światła ostrzegawcze barwy żółtej U-35, załączone przez cały czas trwania robót.
- 4) Na odcinkach dojazdowych (obustronnie) przewidziano ustawienie znaków A-14”roboty na drodze” i A-12b/A-12c „, zwężenie jezdni”, w odległości ok. 110m od początku strefy robót.

- 5) Na dojazdach do stery robót przewiduje się wprowadzenie ograniczenia dopuszczalnej prędkości do 40km/h poprzez ustawienie znaków ograniczenia prędkości B-33 w odległości 70m od strefy robót wraz zakazem wyprzedzania.
- 6) Odwołanie ograniczenia prędkości i zakazu wyprzedzania przewiduje się znakiem B-42 ustawionym w odległości 20m za strefą robót.
- 7) Dodatkowo na drodze należy umieścić tablice wcześniej ostrzegające w odległości 200m od strony Terespolia i 180m od strony Białej Podlaskiej, od strefy robót. Na tablicach należy zastosować po dwa błyskowe lub pulsujące sygnalizatory wczesnego ostrzegania o średnicy 300mm nadające sygnały w kolorze żółtym z częstotliwością 30+/-5.
- 8) W porze nocnej w zostanie wprowadzona sygnalizacja świetlna.
- 9) Ze względu na dość duże natężenie ruchu podczas wykonywania prac budowlanych mogą wystąpić zatory drogowe ze względu na wprowadzenie ruchu wahadłowego.  
Z tego względu należy wprowadzić kierowanie ruchem przez osoby uprawnione.  
O zbliżeniu się do miejsca prowadzenia robót kierowanego sygnalizacją świetlną będą ostrzegać odpowiednio wcześniej postawione znaki ostrzegawcze.

Zajęcie pasa drogowego nastąpi po wykonaniu przez Wykonawcę oznakowania robót drogowych, zgodnie z schematem oznakowania ww. robót.

Roboty budowlane objęte projektem zostały podzielone na dwa etapy.

Do każdego z etapów został opracowany oddzielny schemat czasowej organizacji ruchu. Szerokość zajęcia jezdni będzie wynosić ok. 6,0m a ruch kołowy odbywał się będzie wahadłowo jezdnią o szerokości min. 4,0m.

W celu zminimalizowaniu uciążliwości robót dla ruchu drogowego, roboty na następnym odcinku będą mogły się rozpocząć po ich zakończeniu na wcześniejszym i przywróceniu go do ruchu. Roboty będą prowadzone w porze dziennej.

Roboty będą prowadzone w poboczu i jezdni. Ruch pieszych będzie odbywał się bez żadnych zakłóceń istniejącym chodnikiem poprzez pomost dla pieszych U-28, a ruch kołowy będzie odbywał się wahadłowo.

Należy zwrócić uwagę na szczelne wyгородzenie terenu budowy, aby nie dopuścić do wtargnięcia osób niepowołanych, a w szczególności dzieci. W miarę możliwości Wykonawca powinien jak najszybciej przywracać teren do stanu pierwotnego, aby zminimalizować zagrożenie. Usytuowanie oznakowania pionowego będzie uzależnione od istniejących warunków lecz zgodne z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury. Sposób oznakowania robót pokazano na projekcie załączonym w części rysunkowej projektu.

## 6. Zasady ogólne

Stosowane w czasie robót znaki drogowe, oraz urządzenia zabezpieczające powinny być dobrze widoczne zarówno w dzień jak i w nocy.

Znaki pionowe będą umieszczone na wysokości 2.2m licząc od poziomu jezdni. Wielkość znaków używanych w związku z robotami na drodze powinna być o jedną grupę wielkości wyższa niż stosowana na danym odcinku drogi. Pracownicy pracujący w pasie drogowym będą ubrani w kamizelki ostrzegawcze, odblaskowe, koloru pomarańczowego. Pojazdy wykonujące czynności będą wyposażone w ostrzegawcze sygnały błyskowe barwy żółtej, widoczne ze wszystkich stron pojazdów z odległości 350m przy dobrej przejrzystości powietrza.

## 7. Opis zagrożeń i utrudnień w ruchu

Zakres robót jaki przewidziano przy wykonywaniu budowy obiektu wymaga prowadzenia robót z częściowym zajęciem jezdni drogi krajowej. Wobec powyższego roboty powodują powstawanie następujących zagrożeń i utrudnień w ruchu.

- Ograniczenie prędkości do 40km/h.
- Wprowadzenie zakazu wyprzedzania;
- Wyгородzenie części jezdni
- Występowanie ruchu w obrębie strefy robót.

**8. Zestawienie oznakowania****Etap-I i Etap-II**

Lp.	Nazwa znaku	Symbol	Ilość
1	Roboty na drodze	A-14	2 szt.
2	Zwężenie jezdni prawostronne	A-12b	1 szt.
3	Zwężenie jezdni lewostronne	A-12c	1 szt.
4	Ograniczenie prędkości „40”	B-33	2 szt.
5	Zakaz wyprzedzania	B-25	2 szt.
6	Koniec zakazów	B-42	2 szt.
7	Pierwszeństwo dla nadjeżdżających z przeciwnika	B-31	1 szt.
8	Pierwszeństwo na zwężonym odcinku	D-5	1 szt.
9	Tablica prowadząca	U-3d	1 szt.
10	Tablica kierująca	U-21aib	wg potrzeb
11	Tablica zamykająca	U-26	1 szt.
12	Tablica ostrzegawcza	-	2 szt.
13	Lampy ostrzegawcze	U-35	wg potrzeb
14	Pomost dla pieszych	U-25	1 szt.

**Etap-III i Etap-IV**

Lp.	Nazwa znaku	Symbol	Ilość
1	Roboty na drodze	A-14	2 szt.
2	Zwężenie jezdni prawostronne	A-12b	1 szt.
3	Zwężenie jezdni lewostronne	A-12c	1 szt.
4	Ograniczenie prędkości „40”	B-33	2 szt.
5	Zakaz wyprzedzania	B-25	2 szt.
6	Sygnaly świetlne	A-29	2 szt.
7	Koniec zakazów	B-42	2 szt.
8	Sygnalizator świetlny	S-a1	2 szt.
9	Tablica prowadząca	U-3d	1 szt.
10	Tablica kierująca	U-21aib	wg potrzeb
11	Tablica zamykająca	U-26	1 szt.
12	Tablica ostrzegawcza	-	2 szt.
13	Lampy ostrzegawcze	U-35	wg potrzeb
14	Pomost dla pieszych	U-25	1 szt.

- oznakowanie poziome ( wykonane za pomocą taśmy koloru żółtego)

Lp.	Nazwa znaku	Symbol	Ilość
1	Linia warunkowego zatrzymania	P-14	2,25m2

**9. Terminy i harmonogram prac.**

Projekt czasowej organizacji ruchu przewiduje prowadzenie robót drogowych na rok 2017r. .

**10. Uwagi końcowe**

Za całość oznakowania, jego wprowadzenie i utrzymanie oraz zabezpieczenie miejsca robót w trakcie ich realizacji prac odpowiedzialny jest **Kierownik Budowy**.

Opracował:

Paweł Sobieski





## OBLICZENIA PARAMETRÓW SYGNALIZACJI:

### *CZASY EWAKUACJI, DOJAZDU I CZASY MIĘDZYZIELONE*

Szerokość pasa jezdni: min 2,75 m,  
Długość odcinka zwężonego: 17,00m  
Droga ewakuacji –  $l_e = 41,00m$

przwioto:

długość światła żółtego -  $t_z = 3$  s

długość światła żółtego z czerwonym -  $t_z + t_r = 2$  s

część sygnału żółtego wykorzystywana do zjazdu –  $t_{zz} = 3$  s

Czasy międzyzielone:

czas ewakuacji (prędkość ewakuacji  $V_e = 5$  km/h)  $t_e = 30$  s

$t_m = t_z + t_e = 3s + 30s = 33$  s

Przyjęto  $t_m = t_m^{K-P} = t_m^{K-P} = 33$  s

Całkowity czas tracony w cyklu:  $t_0 = (t_m^{K-P} - 1s) + (t_m^{P-K} - 1s) = 32s + 32s = 64$  s.

### *NATEŻENIE NASYCENIA WLOTU*

wg M.Tracz i R.E.Allsop " Skrzyżowania z sygnalizacją świetlną ", natężenia nasycenia na jednopasowym odcinku zwężenia należy przyjmować z przedziału  $S = 1200 - 1400$  [P/hz], przy czym mniejszą wartość przyjmuje się, gdy występują przeszkody przy wjeździe na odcinek zwężenia i przy znacznym udziale pojazdów ciężkich lub małej prędkości ewakuacji. Do dalszej analizy przyjęto  $S = 1200$  [P/hz].

Optymalna długość cyklu sygnalizacji - obliczono wg wzoru Webstera:

$$T_{opt} = \frac{(1.5 \times t_0 + 5s)}{(1 - Y)}$$

$Y^{K-P} = Q_{K-P}/S$ ,  $Y^{P-K} = Q_{P-K}/S$  – stopnie nasycenia wlotów

$Q_{K-P}, Q_{P-K}$  - natężenia obliczeniowe na wlotach  
 $S = 1200$  [P/hz] - natężenie nasycenia wlotu

### **DLUGOŚCI EFEKTYWNYCH SYGNAŁÓW ZIELONYCH:**

długość efektywnego sygnału zielonego dla kierunku B-T:  $G_e^{K-P} = y^{K-P}/Y_x(T_c - t_0)$

długość efektywnego sygnału zielonego dla kierunku T-B:  $G_e^{K-P} = y^{K-P}/Y_x(T_c - t_0)$

### DŁUGOŚCI RZECZYWISTYCH SYGNAŁÓW ZIELONYCH:

długość rzeczywistego sygnału zielonego dla kierunku B-T:  $G_z^{K-P} = G_e^{K-P} - 1$  [s]

długość rzeczywistego sygnału zielonego dla kierunku T-B:  $G_z^{K-P} = G_e^{K-P} - 1$  [s]

### PRZEPUSTOWOŚĆ WLOTU:

- przepustowość dla kierunku B-T:  $C_{K-P} = S \times G_e^{K-P} / T_c$

- przepustowość dla kierunku T-B:  $C_{K-P} = S \times G_e^{K-P} / T_c$

### ZESTAWIENIE PARAMETRÓW SYGNALIZACJI:

natężenie obliczeniowe:  $Q = 40$  [P/hz]

struktura kierunkowa:

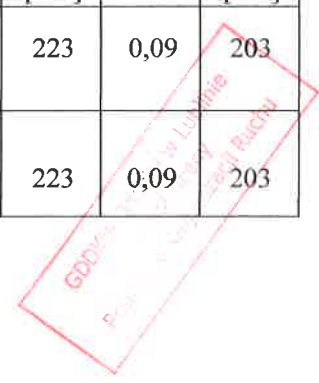
I - kierunek Biała Podlaska - Terespol: 0,50

II - kierunek Terespol – Biała Podlaska : 0,50

Natężenie obliczeniowe kierunku B-T = 20 [P/hz]

Natężenie obliczeniowe kierunku T-B = 20 [P/hz]

Faza/Wlot	Q [E/hz]	S [E/hz]	y	Y	Te [s]	$G_e$ [s]	$G_z$ [s]	C [E/h]	X	AC [E/h]
I/B-T	20	1200	0,017	0,034	102	19	18	223	0,09	203
II/T-B	20	1200	0,017			19	18	223	0,09	203



# SCHEMAT SYGNALIZACJI ŚWIETLNEJ

## PROGRAM

### FAZA I - kierunek Biała Podlaska - Terespol [s]



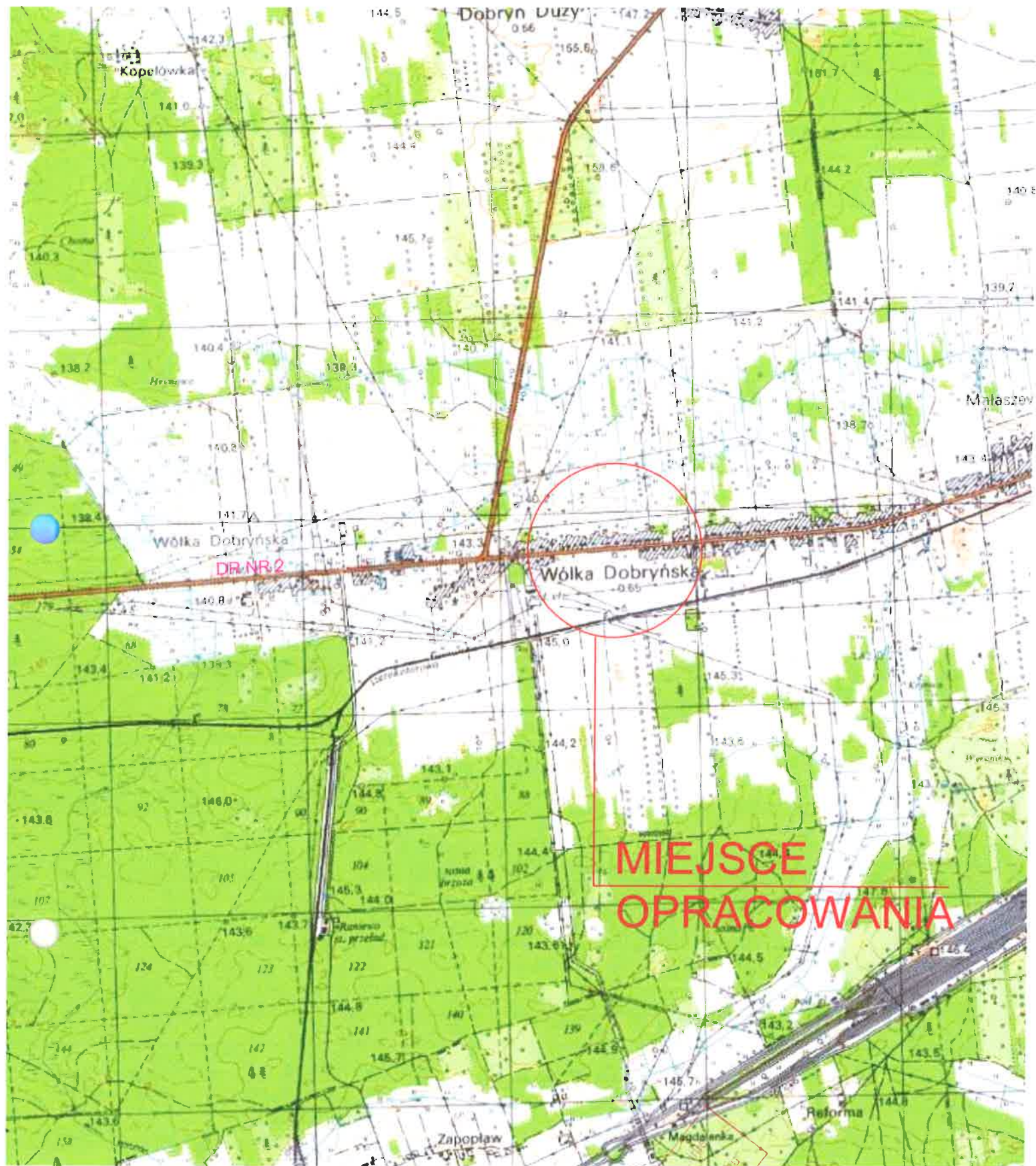
### FAZA II - kierunek Terespol – Biała Podlaska [s]



Uwaga:

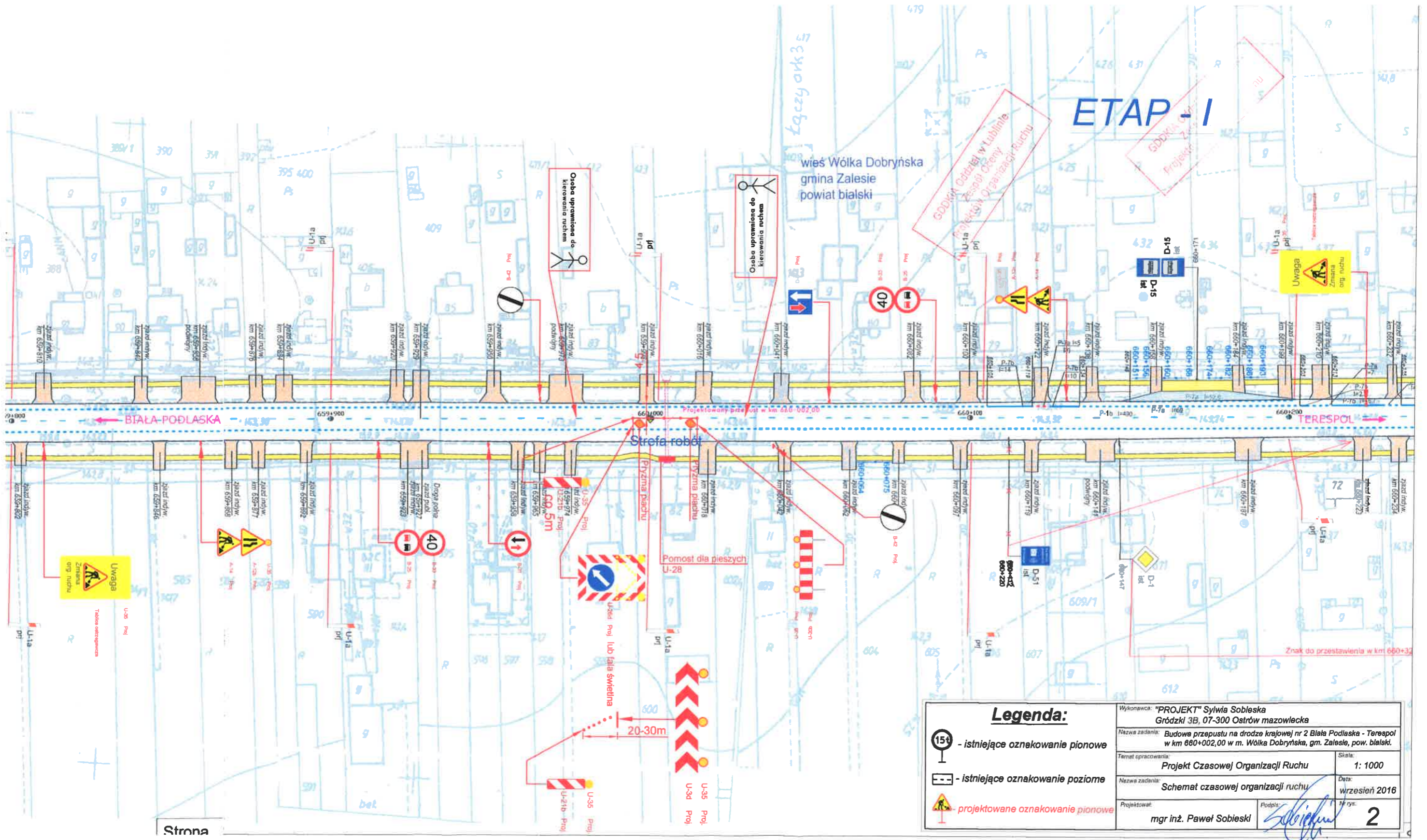
Po wprowadzeniu powyższego programu należy go skorygować na miejscu do panujących warunków ruchowych, odpowiednio skracając lub wydłużając poszczególne cykle sygnalizacyjne (jeśli zajdzie taka potrzeba).





Wykonawca: <b>"PROJEKT" Sylwia Sobieska</b> Gródzki 3B, 07-300 Ostrów mazowiecka	
Nazwa zadania: Budowa przepustu na drodze krajowej nr 2 Biała Podlaska - Terespol w km 660+002,00 w m. Wólka Dobryńska, gm. Zalesie, pow. białski.	
Temat opracowania: Projekt Czasowej Organizacji Ruchu	Skala: 1: 25 000
Nazwa zadania: Schemat czasowej organizacji ruchu	Data: listopad 2016
Projektował: mgr inż. Paweł Sobieski	Podpis: <i>Sobieski</i> Nr rys.: <b>1</b>

# ETAP - I



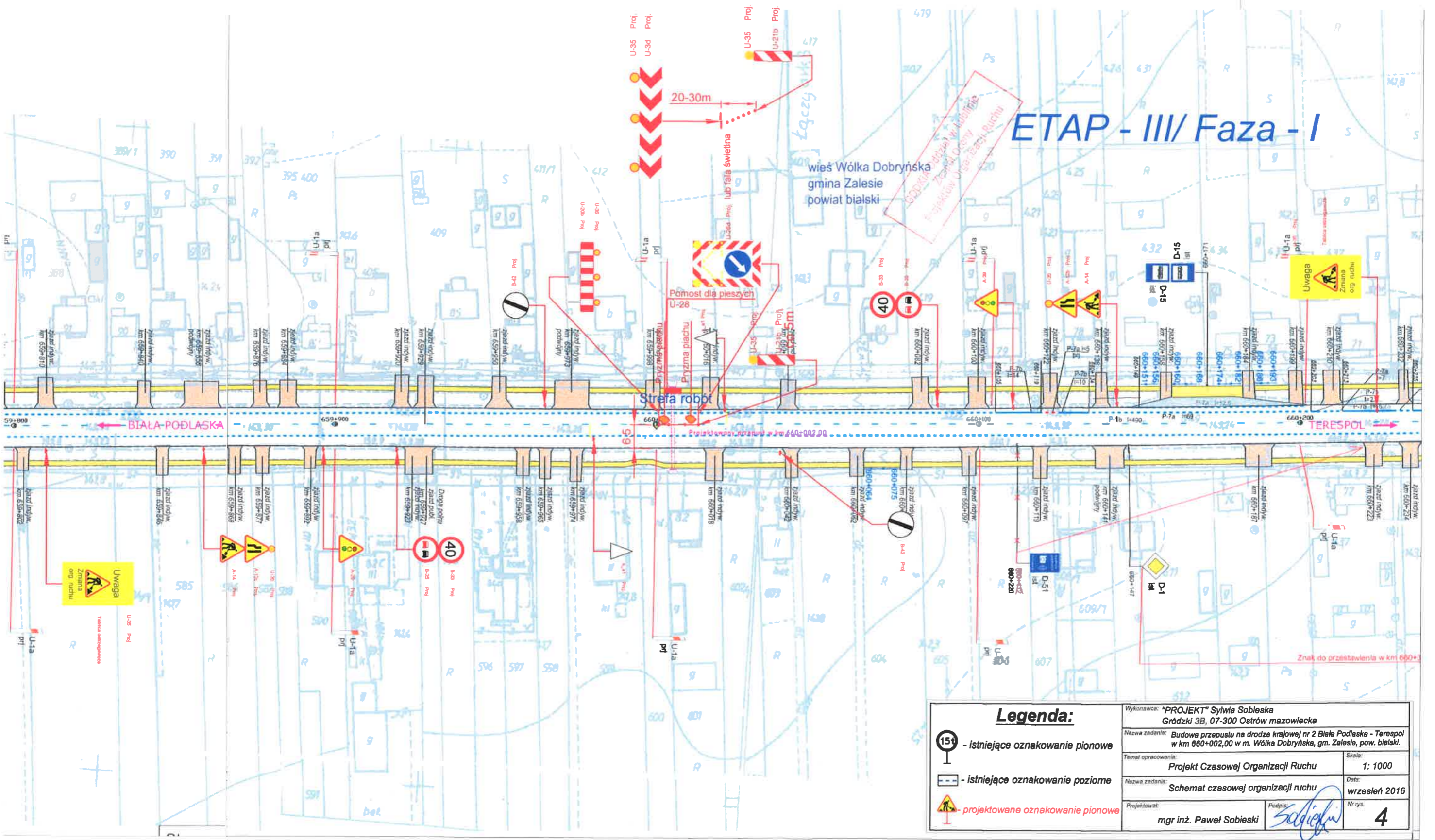
**Legenda:**

- istniejące oznakowanie pionowe
- istniejące oznakowanie poziome
- projektowane oznakowanie pionowe

W wykonaniu: "PROJEKT" Sylwia Sobleska Gródzki 3B, 07-300 Ostrów mazowiecka	
Nazwa zadania: Budowa przepustu na drodze krajowej nr 2 Biała Podlaska - Terespol w km 660+002,00 w m. Wólka Dobryńska, gm. Zalesie, pow. białski.	
Temat opracowania: Projekt Czasowej Organizacji Ruchu	Skala: 1: 1000
Nazwa zadania: Schemat czasowej organizacji ruchu	Data: wrzesień 2016
Projektował: mgr inż. Paweł Sobieski	Podpis: Nr rys.: 2



# ETAP - III/ Faza - I



wieś Wólka Dobryńska  
gmina Zalesie  
powiat biały

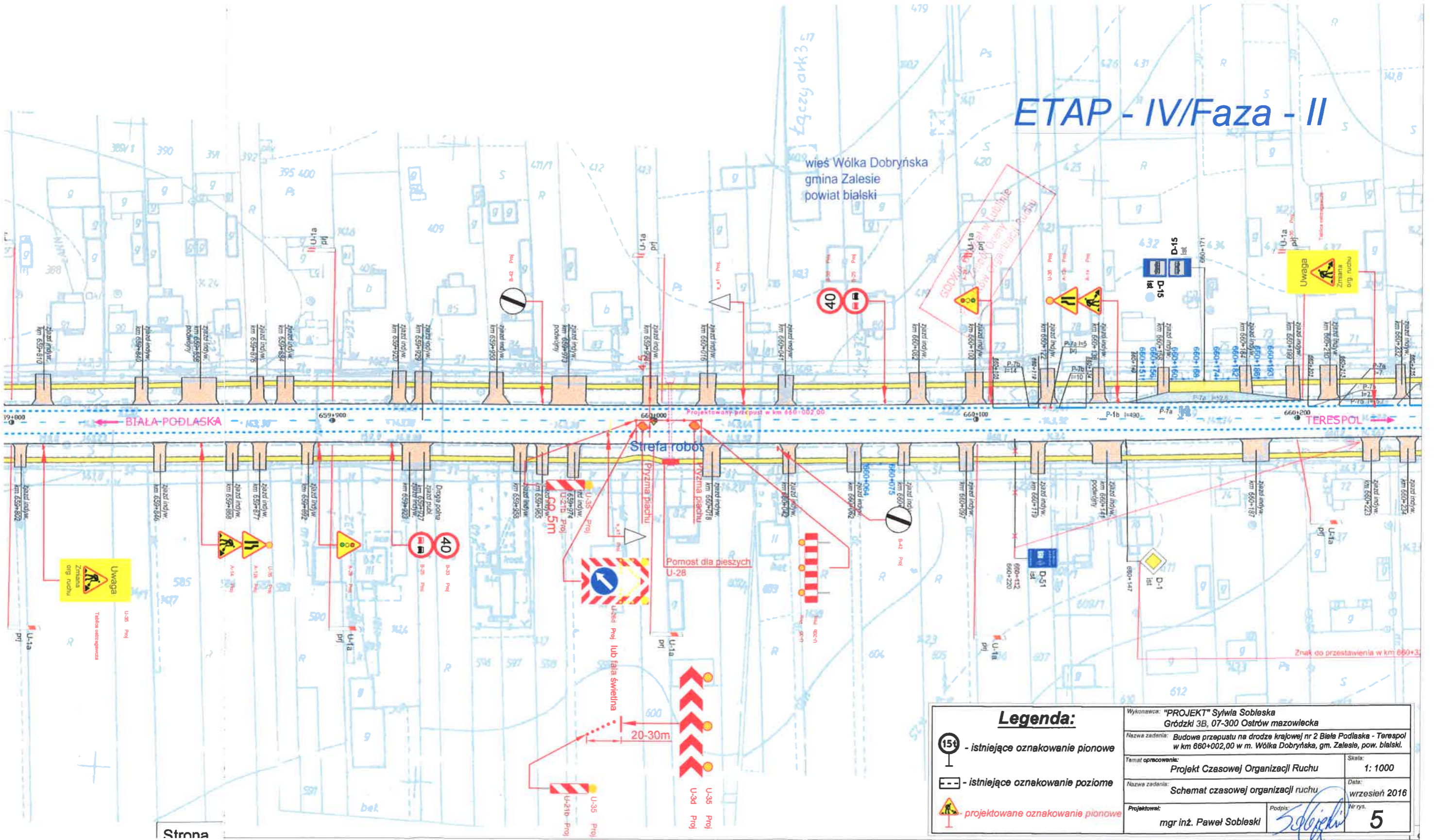
Legenda:	
	- istniejące oznakowanie pionowe
	- istniejące oznakowanie poziome
	- projektowane oznakowanie pionowe

Wykonawca: "PROJEKT" Sylwia Sobleska Gródzki 3B, 07-300 Ostrów mazowiecka	
Nazwa zadania: Budowa przepustu na drodze krajowej nr 2 Biała Podlaska - Terespol w km 660+002,00 w m. Wólka Dobryńska, gm. Zalesie, pow. biały.	
Temat opracowania: Projekt Czasowej Organizacji Ruchu	Skala: 1: 1000
Nazwa zadania: Schemat czasowej organizacji ruchu	Data: wrzesień 2016
Projektował: mgr inż. Paweł Sobieski	Podpis: <i>Sobieski</i>
	Nr rys. 4

# ETAP - IV/Faza - II

wieś Wólka Dobryńska  
gmina Zalesie  
powiat bielski



## Legenda:

- istniejące oznakowanie pionowe
- istniejące oznakowanie poziome
- projektowane oznakowanie pionowe

Wykonawca: "PROJEKT" Sylwia Sobleska Gródzki 3B, 07-300 Ostrów Mazowiecka	
Nazwa zadania: Budowa przepustu na drodze krajowej nr 2 Biała Podlaska - Terespol w km 660+002,00 w m. Wólka Dobryńska, gm. Zalesie, pow. bielski.	
Temat opracowania: Projekt Czasowej Organizacji Ruchu	Skala: 1: 1000
Nazwa zadania: Schemat czasowej organizacji ruchu	Data: wrzesień 2016
Projektował: mgr inż. Paweł Sobleski	Nr rys.: 5



**GENERALNY DYREKTOR  
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD**

O.LU.Z2.4081.290.2016.bb

Lublin, dnia 15.12.2016 r.

**„PROJEKT”  
Sylwia Sobieska  
ul. Gródzki 3B  
07-300 Ostrów Mazowiecka**

**KLAUZULA ROZPATRZENIA  
PROJEKTU ORGANIZACJI RUCHU  
NR Z2.4081.290.2016.bb**

W oparciu o art. 10 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2012 r., poz. 1137 z późn. zmianami) oraz § 3 ust. 1 pkt 3 i § 8 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. z 2003 r. Nr 177, poz. 1729), działając na podstawie pełnomocnictwa udzielonego przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, po rozpatrzeniu *projektu czasowej organizacji ruchu, w związku z realizacją zadania pn. "Budowa przepustu w drodze krajowej nr 2 Biała Podlaska - Terespol, w km 660+002 w miejscowości Wólka Dobryńska"*

przedłożonego do zatwierdzenia przez: „PROJEKT” Sylwia Sobieska

**Przedmiotową organizację ruchu zatwierdzam**

**w całości z następującymi zmianami i uwagami:**

1. Wszystkie projektowane znaki drogowe pionowe wykonać w technologii folii odblaskowej typ 2 i ustawić, zgodnie z Rozporządzeniem Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. z 2002 r. Nr 170, poz. 1393) i 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. z 2003 r. Nr 220, poz. 2181) oraz o wielkości, co najmniej o jedną grupę większe niż oznakowanie stałe na ww. drodze krajowej, tj. w grupie wielkości znaków min. dużych.
2. Projektowane oznakowanie tymczasowe nie może kolidować oraz ograniczać widoczności oznakowania istniejącego – powinno być umieszczone zgodnie z ww. rozporządzeniem.
3. Na tylnej części znaków zastosowanych do oznakowania robót drogowych należy umieścić „wyróżnik” koloru żółtego, z folii nieodblaskowej o powierzchni nieprzekraczającej 15 cm<sup>2</sup>.
4. Na słupkach znaków zastosowanych do oznakowania na czas robót należy umieścić „wyróżnik” w postaci naklejonego paska z żółtej folii nieodblaskowej o szerokości 3 cm.
5. Projektowane tablice kierujące U-21a/U-21b (ze skośnymi paskami) powinny być ustawione tak, by paski opadały w kierunku używanej części drogi.
6. Na stosowanych tablicach prowadzących U-3d, zaporach drogowych U-20b oraz tablicach kierujących U-21a/U-21b należy ustawić światła ostrzegawcze „barwy żółtej” pulsujące przez cały czas trwania robót.
7. We wszystkich etapach prowadzonych prac, wzdłuż strefy robót (od strony używanej części jezdni) należy ustawić bariery ochronne U-14e. Nie dopuszcza się przerw w ciągu barier.
8. W obrębie strefy robót (etap I i II – rys.2, 3) odstąpić od stosowania znaków B-31 oraz D-5. Przez cały czas prowadzenia robót należy zapewnić ręczne kierowanie ruchem przez uprawnione osoby. Dodatkowo przed strefą robót należy ustawić znaki A-30 z tabl. „Ręczne kierowanie ruchem”.
9. Na dojeździe do strefy robót należy wyznaczyć skos najazdowy 1:5, przy zastosowaniu tablic kierujących U-21a/U-21b z zamontowanymi światłami ostrzegawczymi barwy żółtej, pulsującymi przez cały czas trwania robót w sposób tworzący efekt tzw. „fali świetlnej”.

10. Etap III i IV (rys. 4, 5) – do kierowania ruchem wahadłowym w obrębie prowadzonych robót należy bezwzględnie zastosować zestaw akomodacyjnej wahadłowej sygnalizacji świetlnej. Odległość sygnalizatorów od strefy robót powinna zapewniać przejezdność pojazdów ciężarowych. W sytuacjach koniecznych, w uzgodnieniu z zarządem drogi, należy skorygować program sygnalizacji świetlnej, w taki sposób by zapewniał on przepustowość w obrębie strefy robót.
11. Tymczasowe oznakowanie poziome P-14 (barwy żółtej) należy wykonać przy zastosowaniu taśm samoprzylepnych, jako odblaskowe zgodnie z ww. rozporządzeniem, przy założeniu współczynnika odbłasku min. 200 mcd/lx/m<sup>2</sup>. Linię warunkowego zatrzymania (P-14) należy wyznaczyć w odległości 2,00 m od sygnalizatorów.
12. Na tablicach wcześniej ostrzegających należy zlokalizować błyskowy sygnalizator wczesnego ostrzegania o średnicy 300mm nadający sygnał w kolorze żółtym.
13. Pojazdy biorące udział w robotach drogowych powinny mieć włączone światła ostrzegawcze.
14. Zabrania się postoju sprzętu w pasie drogowym na jezdni, poboczach oraz chodnikach poza oznakowaną strefą robót.
15. Zobowiązuje się wykonawcę do utrzymywania projektowanego oznakowania oraz nawierzchni drogi w należytych stanie technicznym niepowodującym zagrożenia bezpieczeństwa ruchu na odcinku prowadzonych robót, a także do przysyłania oznakowania tymczasowego w czasie przerw w prowadzeniu robót oraz jego usunięcia niezwłocznie po ich zakończeniu.

### **Termin ważności zatwierdzonej czasowej organizacji ruchu - 6 miesięcy.**

Jednostka wprowadzająca zatwierdzoną organizację ruchu jest zobowiązana do zawiadomienia organu zarządzającego ruchem i zarządu drogi (tj. tut. Oddziału) oraz Komendanta Wojewódzkiego Policji w Lublinie o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu, zgodnie § 12 ust.1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2003 r. Nr 177, poz.1729).

W zawiadomieniu należy podać informację zgodnie z formularzem, którego wzór określa załącznik nr 1 do zarządzenia nr 34 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 30.07.2014 r. w sprawie typowych schematów oznakowania robót oraz pomiarów diagnostycznych prowadzonych w pasie drogowym. Niezgłoszenie faktu wprowadzenia zmian w organizacji ruchu, w tym brak odbioru oznakowania potwierdzonego protokołem może spowodować wykroczenie przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji, karalne z art. 84 lub art. 85 § 1 ustawy z dnia 20.05.1971 r. - Kodeks wykroczeń (Dz.U. z 2013 r. poz. 482).

W przypadku konieczności wprowadzenia tymczasowej organizacji ruchu nieprzewidzianej w niniejszym projekcie organizacji ruchu należy opracować indywidualny projekt organizacji ruchu, który wymaga odrębnego zatwierdzenia.

#### Do wiadomości:

1. Komenda Wojewódzka Policji w Lublinie  
Wydział Ruchu Drogowego  
ul. Tomasza Zana 45, 20-601 Lublin,
2. GDDKiA Oddział w Lublinie Rejon w Międzyrzeczu Podlaskim,
3. aa.

GENERALNY DYREKTOR  
Dróg Krajowych i Autostrad  
z up.

*mgr inż. Marek Żmijan*  
Z-CIA DYREKTORA ODDZIAŁU