

# XI Śląskie Forum Drogownictwa Wisła 2026

Czasowa organizacja ruchu:  
nowoczesne rozwiązania  
w świetle zaktualizowanych  
warunków technicznych

**Aleksander Glowania**  
Head of WZP CEE BA Services

**Grzegorz Bagiński**  
Senior Vice President BA Services







# WORK ZONE PROTECTION



# Doświadczenie w zakresie czasowej organizacji ruchu



- OZNAKOWANIE PIONOWE
- OZNAKOWANIE POZIOME
- ZABEZPIECZENIE PRAC (TTMA)
- BARIERY MOBILNE/TYMCZASOWE
- PROJEKTY ORGANIZACJI RUCHU
- UTRZYMANIE/PATROL OZNAKOWANIA

# Nowe przepisy – organizacja ruchu

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 stycznia 2026 r. (poz. 132, publ. 4 lutego 2026 r.) wprowadza szereg zmian w oznakowaniu – docelowym i tymczasowym.

Dla zakresu czasowej organizacji ruchu (WZP) kluczowe są zapisy dotyczące stosowania urządzeń BRD, w tym zapór drogowych, separatorów oraz **tymczasowych barier ochronnych o niskim poziomie powstrzymywania**. Jest to doprecyzowanie i urealnienie zapisów, które obowiązywały dotychczas.

a) w części 1 „Zasady ogólne”:

– akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Na drodze umieszcza się urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego wprowadzone do obrotu na zasadach określonych w odrębnych przepisach dotyczących wyrobów budowlanych, z wyłączeniem urządzeń, do których te przepisy nie mają zastosowania.”,

– akapit szesnasty otrzymuje brzmienie:

„Do zabezpieczenia robót prowadzonych w pasie drogowym stosuje się:

- zapory drogowe,
- tablice kierujące przy robotach drogowych,
- taśmy ostrzegawcze,
- pacholki drogowe,
- tablice uchyłne z elementami odblaskowymi,
- separatory,
- tymczasowe bariery ochronne o niskim poziomie powstrzymywania,
- punktowe elementy odblaskowe,
- znaki wskazujące objazd,
- znaki kierujące na drodze objazdowej,
- tablice kierujące pieszych,
- światła ostrzegawcze.”,

c) w części 7 „Czynne urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego” w pkt 7.1:

– w akapicie pierwszym dodaje się zdanie drugie w brzmieniu:

„Tymczasowe bariery ochronne o niskich poziomach powstrzymywania stosuje się w celu rozdzielenia pasów o przeciwnych kierunkach ruchu na jezdni z co najmniej trzema pasami ruchu w czasie prowadzenia robót w pasie drogowym. Wówczas dopuszcza się sytuację, w której pas ruchu będzie zlokalizowany w szerokości pracującej tymczasowej bariery ochronnej.”,

„Bariera ochronna powinna posiadać zakończenia w postaci odcinków początkowego i końcowego, nachylnych w kierunku nawierzchni drogi, zagłębionych i zakotwionych poniżej poziomu nawierzchni, lub w postaci terminali spełniających wymagania normy przenoszącej normę EN 1317. W przypadku tymczasowych barier ochronnych o niskich poziomach powstrzymywania dopuszcza się niezagłębianie i niekotwienie odcinków początkowych i końcowych. Zaleca się wyposażenie tymczasowych barier ochronnych w elementy odblaskowe barwy żółtej.”,

# Produkty – 3 kluczowe rozwiązania

Kluczową rolą i społeczną odpowiedzialnością Saferoad jest poprawa bezpieczeństwa na drogach. Rynki rozwinięte i rozwijające się coraz większą uwagę skupiają na bezpieczeństwie także podczas prowadzonych prac – nie inaczej jest w Polsce.

W ramach zadań WZP w Polsce nie tylko zapewniamy kompleksowe wykonanie czasowej organizacji ruchu na najwyższym poziomie, ale także wprowadzamy na rynek nowe, innowacyjne rozwiązania, które skutecznie poprawiają komfort podróżowania po drogach.

## Bariery T3W1



## Znaki LED VMS



## Zapory drogowe





# Tymczasowe bariery ochronne Rebloc T3W1



# Tymczasowe bariery ochronne Rebloc T3W1

Zgodnie z normą EN-1317-2, poziom powstrzymywania T1 oraz T2 dotyczy jedynie samochodów o DMC 1300 kg (duża część samochodów osobowych przekracza tę wartość). Jedynie poziom T3 w sposób skuteczny powstrzymuje samochody cięższe niż 1300 kg DMC. Zwróćmy uwagę, że tylko samochody o DMC powyżej 3,5 tony stanowią niemal 30% całego ruchu.

**TABELA POZIOMÓW POWSTRZYMYWANIA**  
WG. NORMY PN-EN 1317-2 Z 2010 r. (EN 1317-2:2010)

Poziom powstrzymywania				Badania przyjmujące	Typ pojazdu
Powstrzymywanie małe	T1			TB21	1300 kg 80 km/h $\nless8^{\circ}$ 
	T2			TB22	1300 kg 80 km/h $\nless15^{\circ}$ 
	T3			TB41 i TB21	10t 70 km/h $\nless8^{\circ}$  1300 kg 80 km/h $\nless8^{\circ}$ 

# Tymczasowe bariery ochronne Rebloc T3W1

Szerokość pracująca bariery określa poziom ilości miejsca, jaką bariera zajmuje po uderzeniu, wraz z jej deformacją. Mając na uwadze, że szerokość pasa ruchu na drogach klasy GP, S i A wynosi od 3,0 do 3,75 m, a średnia szerokość samochodu osobowego od 1,8 do 2,0 to szerokość pracująca nie powinna być wyższa niż W2.

Klasy poziomów szerokości pracującej	Poziomy szerokości pracującej (m)
W1	$W \leq 0,6 \text{ m}$
W2	$W \leq 0,8 \text{ m}$
W3	$W \leq 1,0 \text{ m}$
W4	$W \leq 1,3 \text{ m}$
W5	$W \leq 1,7 \text{ m}$
W6	$W \leq 2,1 \text{ m}$
W7	$W \leq 2,5 \text{ m}$
W8	$W \leq 3,5 \text{ m}$



# Tymczasowe bariery ochronne Rebloc T3W1

## REBLOC 50H\_12

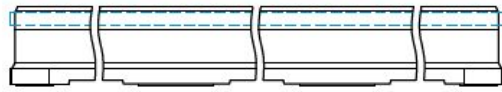
Standard element

T3

W1

tested according to EN1317-1/2

### Technical data



1200

24

50

all dimensions in cm

Containment level	T3
Working width	W1
Impact severity level	ASI A
Installation	free standing on asphalt/concrete
Terminal elements	not necessary, optional possible
Dimensions L x W x H in cm	1200 x 24 x 50 cm
Weight/element	1.600 kg
Elements/truck (24 t)	15 elements
Minimum installation length	180 m (not including terminal elements)
Curve radius	$r \geq 200$ m
Coupling/exposed steel parts	fully integrated, exposed parts hot-dip galvanized
Features	rubber pads in contact areas for protection of the road surface

### System element - combinable (optional)



Terminal element  
REBLOC 50\_2T  
(inclination 1:5)



Terminal element  
REBLOC 50H\_2T  
(inclination 1:5)



Dilatation element  
Length compensation: 41-70 cm



# Tymczasowe bariery ochronne Rebloc - bramy

## REBLOC 50H\_EG

Emergency gate for 50H\_12

Application  
Temporary system

Installation  
Free standing



Containment level  
Working width  
Impact severity level

**T3** (erfüllt auch T2 und T1)  
**W4** (erfüllt auch W5, W6, W7 und W8)  
**ASI A**



tested according to EN1317

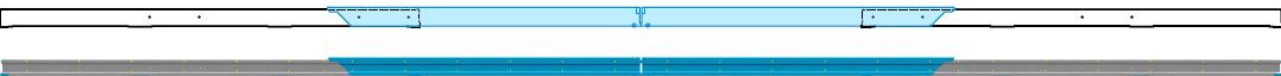
## REBLOC 50H\_EG

Emergency gate for REBLOC 50H\_12

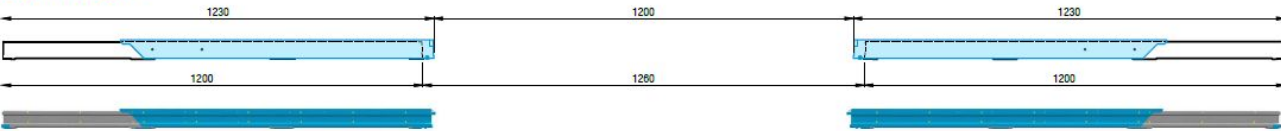


tested according to EN1317

Closed gate



Opened gate



all dimensions in cm

### Technical data

Containment level	T3
Working width	W4
Impact severity level	ASI A
Installation	free standing on asphalt/concrete
Terminal elements	not necessary, optional available
Dimensions L x W x H in cm	1230 x 26 x 55 cm per element
Weight/element	2.100 kg
Minimum installation length	180,6 m (emergency gate + 6 standard elements on each side)

Curve radius	r ≥ 200 m
Coupling/exposed steel parts	fully integrated, exposed parts hot-dip galvanized
Accessories	integrated handle bar and 2 bolts for locking per element, connection coupling including lock
Features	rubber pads in contact areas for protection of the road surface Equipped with reflectors on both sides for guidance, increasing safety & awareness of road users



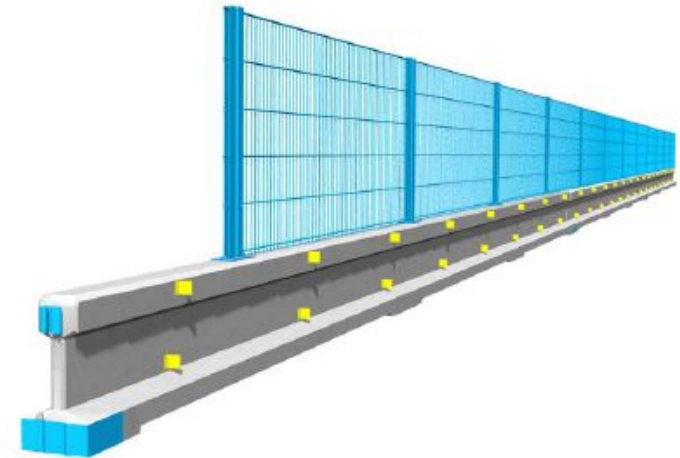
# Tymczasowe bariery ochronne Rebloc - siatki

## REFERENCE 50H\_12+104.01

- Total height 154 cm
- Compact system width 24 cm
- Symmetric design for contraflow applications

T3

W2



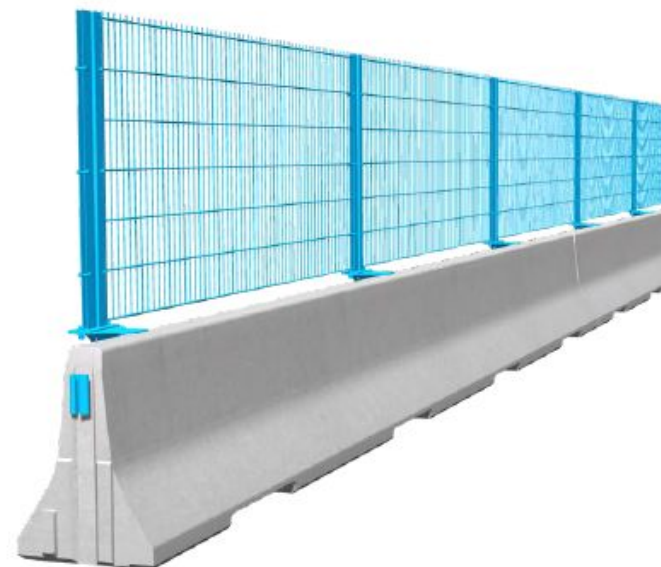
# Tymczasowe bariery ochronne Rebloc - siatki

## REFERENCE 80H\_8+124.02

- Total height 205 cm
- High-performance H1-system with only 54 cm width
- REBLOC 80H\_8 also available as free standing H2/W5 (without fence)
- Ideal protection for workers

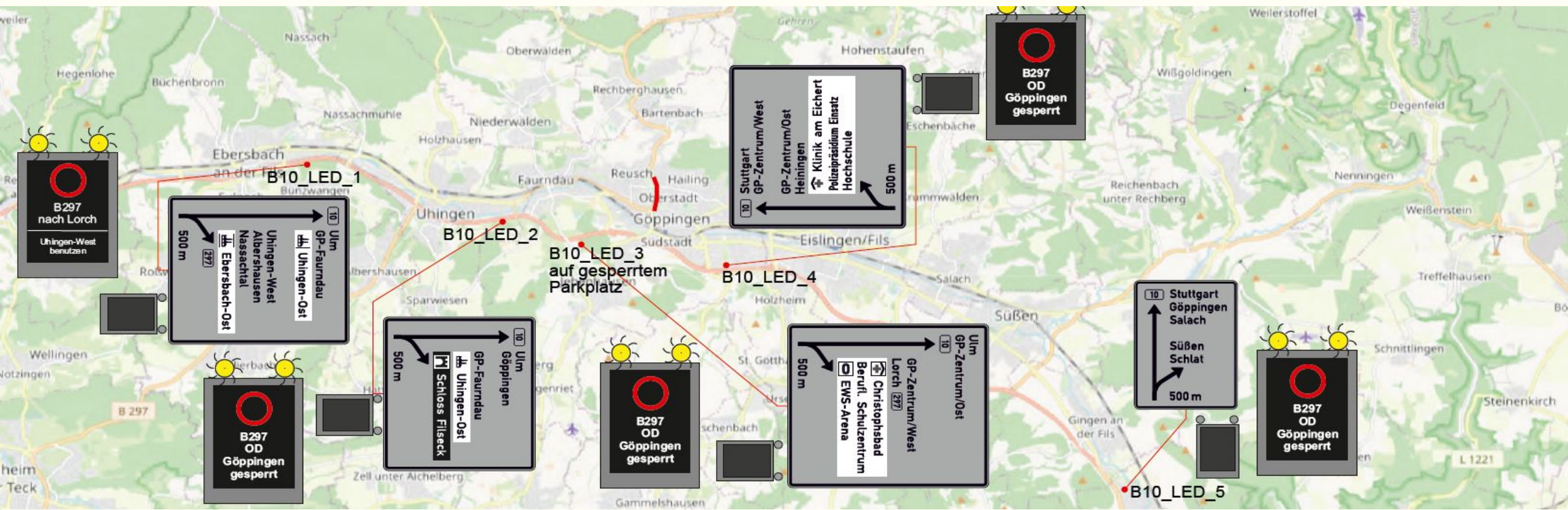
H1

W5





# Mobilne znaki zmiennej treści LED VMS (Traco)





## Traco System

PRZYSZŁOŚĆ  
ZMIENNYCH ZNAKÓW DRÓGOWYCH LED  
I MOBILNYCH  
SYSTEMÓW OSTRZEGANIA O KORKACH





# Mobilne znaki zmiennej treści VMS (Traco)

## Charakterystyka tymczasowych tablic VMS:

- przenośny prefabrykowany fundament – możliwość użycia w dowolnym miejscu poza jezdnią,
- brak konieczności ładowania – zasilanie poprzez generatory słoneczne magazynujące energię (ładowanie do -25C),
- możliwość zdalnego sterowania i zmiany treści,
- możliwość wysunięcia znaku do prześwitu 2,2 metra (do 2 metrów brak wymogu dodatkowych obciążników),
- wymiary fundamentu: 1,00m x 2,36m,
- waga jednego elementu: 1,7 tony,
- pozycja transportowa: wysokość 2,4 metra, szerokość 2,4 metra,
- wymiaru znaku LED: 1,28m x 1,60m,
- wysokość całego oznakowania w maksymalnym rozstawieniu: 6,0m,
- rozdzielczość: 64x80 pikseli, odświeżanie 1000 HZ (rozpoznawanie znaków przez systemy w samochodach), 256 kolorów
- znak LED zgodny z normą EN12966





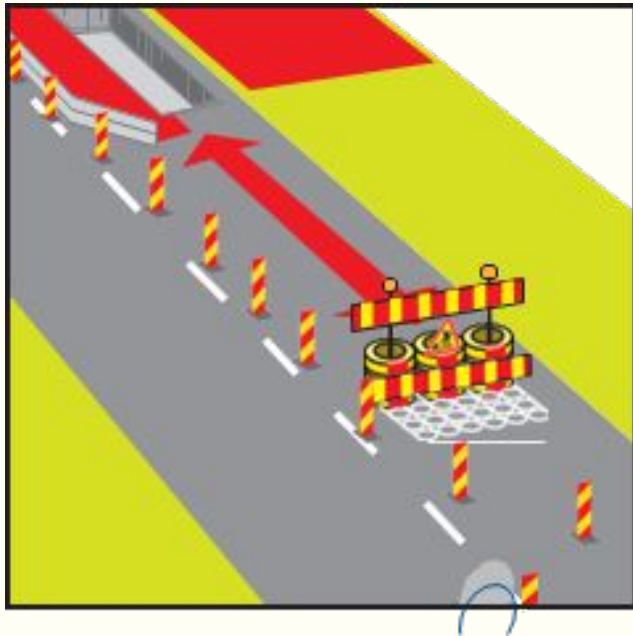
# Zapory drogowe Saferoad (bufery)



# Zapory drogowe Saferoad (bufery)

## Jak działa Zapora drogowa Saferoad?

- minimalizuje negatywne skutki wjechania na zamkniętą część pasa drogowego
- w razie zdarzenia wyhamowuje samochód jadący z nadmierną prędkością
- zapewnia zachowanie większego odstępu od miejsca wykonywania prac remontowych lub budowlanych
- zapewnia bezpieczeństwo kierowcom pojazdów i pracownikom pracującym na zamkniętej części pasa drogowego



## Długość strefy buforowej (samochód 2000 kg):

Połowa dozwolonej prędkości + 10 metrów:

- 100 km/h = 50+10 = 60 metrów
- 80 km/h = 40+10 = 50 metrów

## Zapora występuje w 3 opcjach (840 kg):

- Saferoad 100 z matą: wys. 1,05 m, szer. 3,10 m
- Saferoad 80 z matą: wys. 1,05 m, szer. 2,10 m
- Saferoad 80 bez maty: wys. 1,05 m, szer. 3,10 m















# Zapory drogowe Saferoad



**INSTYTUT  
BADAWCZY  
DRÓG I MOSTÓW**

03-302 Warszawa, ul. Instytutowa 1

Warszawa, 26 października 2023 r.

## REKOMENDACJA TECHNICZNA IBDiM

Nr IBDiM-RT-2023/0203 wydanie 1

Po przeprowadzeniu postępowania rekomendacyjnego na wniosek:

**TD BERGMA Łucja Trojanowska-Łotsberg**  
z siedzibą: Górki 24a, 82-500 Kwidzyn

**Saferoad Grawil Sp. z o.o.**  
z siedzibą: ul. Komunalna 7, 87-800 Włocławek

**Instytut Badawczy Dróg i Mostów**

stwierdza pozytywną ocenę techniczną i przydatność wyrobu:

**Urządzenie energochłonne**

o nazwie handlowej:

**Rufar drogowy MEAG 100/2000**

**Rufar drogowy MEAG 70/2000**

do stosowania w budownictwie komunikacyjnym  
w zakresie stosowania oraz przy spełnieniu warunków  
położonych w niniejszej Rekomendacji Technicznej IBDiM



Instytut Badawczy Dróg i Mostów  
Zastępca Dyrektora  
Pracownik  
mgr inż. Wiesław Wesołowski

Instytut Badawczy Dróg i Mostów  
Zastępca Dyrektora  
Pracownik  
mgr Paweł Czerniej

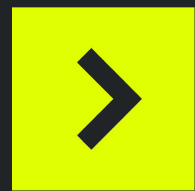
**DYREKTOR**  
Instytutu Badawczego Dróg i Mostów

Data wydania Rekomendacji Technicznej: **26 października 2023 r.**

Data utraty ważności Rekomendacji Technicznej: **26 października 2028 r.**

Dokument Rekomendacji Technicznej Nr IBDiM-RT-2023/0203 wydanie 1 jest dokumentem dodatkowym, zawiera  
stron 22, w tym 3 załączniki.





**SAFEROAD**

For every life. On every journey.