

# **ZARZĄD DRÓG POWIATOWYCH**

**ul. Fryderyka Chopina 5**

**66-600 Krosno Odrzańskie**

---

## **PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU**

**Droga powiatowa nr 2619F**  
**ul. Piastowska w m. Gubin**

**Opracowanie zawiera:**

- opis techniczny
- plan orientacyjny
- plan sytuacyjny
- opis liniowy

**Październik 2022**

## **1. Opis techniczny do projektu stałej organizacji ruchu**

Opis dotyczy drogi powiatowej nr 2619F ul. Piastowska w m. Gubin w km od 0+666 do 0+700.

### **1.1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA**

Przedmiotem opracowania jest zaprojektowanie oznakowania pionowego, poziomego i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego na drodze powiatowej nr 2619F ul. Piastowska w m. Gubin. Przedmiotowy projekt stałej organizacji ruchu sporządzony został w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego (w szczególności w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na przejściu dla pieszych).

### **1.2. ZARZĄD DROGI**

Zarząd Dróg Powiatowych  
ul. Fryderyka Chopina 5, 66-600 Krosno Odrzańskie

### **1.3. PODSTAWA OPRACOWANIA**

Niniejszy projekt stałej organizacji ruchu został opracowany na podstawie:

- rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (t.j. Dz. U. 2017 poz. 784);
- rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 roku w sprawie znaków i sygnałów drogowych (t. j. Dz. U. 2019 poz. 2310 z późn. zm.);
- rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (t.j. Dz. U. 2019 poz. 2311 z późn. zm.);
- wizji lokalnej i pomiarów w terenie.

### **1.4. CHARAKTERYSTYKA DROGI I RUCHU NA DRODZE**

#### **Parametry techniczne**

<input type="checkbox"/> klasa drogi	Z
<input type="checkbox"/> szerokość jezdni	6.0 m – 7.5 m
<input type="checkbox"/> szerokość chodników	2.0 m – 5.0 m

Droga powiatowa nr 2619F na odcinku objętym opracowaniem jest drogą jedno jezdniową dwukierunkową, posiada nawierzchnię bitumiczną (z wyjątkiem mostu, który posiada nawierzchnię z kostki kamiennej) o szerokości od 6 m do 7.5 m. Po lewej stronie występuje chodnik z kostki betonowej o szerokości od 2 m do 5 m. Po prawej stronie znajduje się droga dla rowerów o średniej szerokości 2.5 m do km 0+223, pobocze gruntowe o średniej szerokości 2 m od km 0+223 do km 0+458, chodnik z kostki betonowej o szerokości od 2 m do 5 m od km 0+458 do km 1+283 z zakazem ruchu pieszych w km od 0+774 do 1+084 gdzie średnia szerokość chodnika wynosi 0.5 m. Wzdłuż drogi zlokalizowana jest mieszkalna zabudowa zwarta, jednorodzinna oraz budynki użyteczności publicznej. Omawiana ul. Piastowska przebiega przez teren zabudowany i funkcjonuje jak typowa droga powiatowa klasy technicznej „Z”.

Na drodze powiatowej nr 2619F odbywa się ruch o średnim natężeniu.

### **1.5. OPIS PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA**

Niniejszy projekt stałej organizacji ruchu obejmuje drogę powiatową nr 2619F ul. Piastowska w m. Gubin o długości 1283 m, w km od 0+666 do 0+700. Po dokonaniu przeglądu i weryfikacji istniejącego oznakowania w obrębie ww. drogi i skrupulatnym przeanalizowaniu istniejącej sytuacji dokonano następujących zmian:

#### **PROJEKTOWANE ZMIANY**

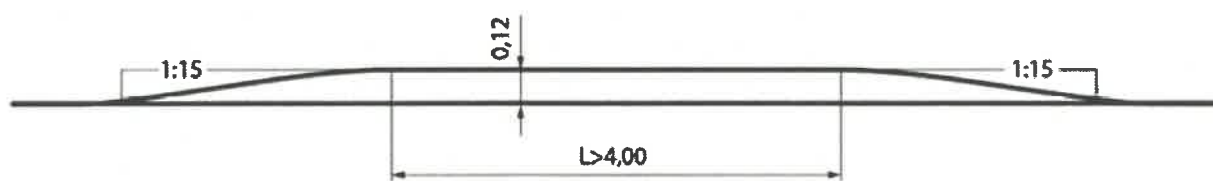
Uwzględniając Rządowy Program Ograniczania Przestępczości i Aspołecznych Zachowań Razem Bezpieczniej im. Władysława Stasiaka na lata 2022 – 2024 , w celu wzmocnienia bezpieczeństwa w miejscach publicznych, ze szczególnym uwzględnieniem tworzenia lokalnych systemów bezpieczeństwa dla projektu „Poprawa bezpieczeństwa poprzez wyniesienie 4 przejść dla pieszych na drogach powiatowych w powiecie krośnieńskim”, zastosowano następujące rozwiązania:

- próg zwalniający płytowy o krzywej sinusoidalnej rampie najazdowej,
- znaki A-11a "próg zwalniający" wraz z tabliczkami T-1 określającymi odległość do progu,
- ograniczenie prędkości, z uwagi na próg zwalniający, do 20 km/h,
- oznakowanie poziome grubowarstwowe o grubości użytego materiału 0,9 – 3,5 mm:
  - **P-25** "próg zwalniający" - stosowany w celu oznaczenia umieszczonego na jezdni progu zwalniającego.
  - **P-14** „linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów” - stosowana w celu wyznaczenia miejsca zatrzymania pojazdów przed m.in. przejściami dla pieszych, przejazdami kolejowymi,
- istniejące oznakowanie poziome w obrębie omawianego przejścia dla pieszych jako grubowarstwowe o grubości użytego materiału 0,9 – 3,5 mm:

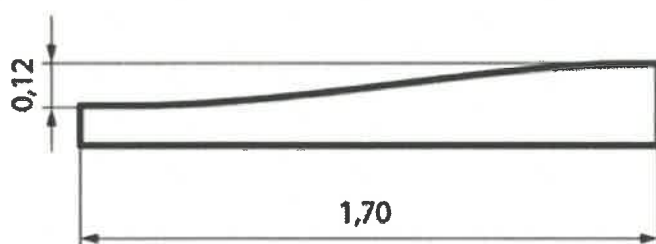
- **P-4** „linia podwójna ciągła” - stosowana w celu rozdzielenia przeciwnych kierunków ruchu na odcinkach jezdni, na których należy wyeliminować przejeżdżanie pojazdów na część jezdni przeznaczoną dla przeciwnego kierunku ruchu, niezależnie od dopuszczalnej prędkości na drodze.
- **P-10** „przejście dla pieszych” - stosowane w celu oznaczenia powierzchni jezdni lub torowiska tramwajowego, przeznaczonej do poprzecznego ruchu pieszych,

Grubowarstwowe oznakowanie wykonywane jest przy użyciu mas chemoutwardzalnych, mas termoplastycznych, materiałów prefabrykowanych, wśród których wyróżnia się między innymi: odblaskowe taśmy nieprofilowane i profilowane.

Projektowane rozwiązanie zakłada wprowadzenie wyniesionego przejścia dla pieszych. Ze względu na dużą skuteczność tego środka technicznego, przewidywana jest znaczna poprawa warunków bezpieczeństwa ruchu pieszych oraz spowolnienie ruchu pojazdów w tej strefie miasta. Najazd i zjazd zaprojektowano o długości po 1,70 m, natomiast długość wyniesienia wyniesie 4,00 m. Przejście względem niwelety podłużnej będzie podniesione o 12 cm.



Kształt i wymiary liniowego progu zwalniającego płytowego U-16c



Kształt i wymiary krzywej sinusoidalnej rampy najazdowej

W celu uporządkowania istniejącego oznakowania należy przestawić znak B-33 oraz znak D-6 wraz z tabliczką podznakową T-27.

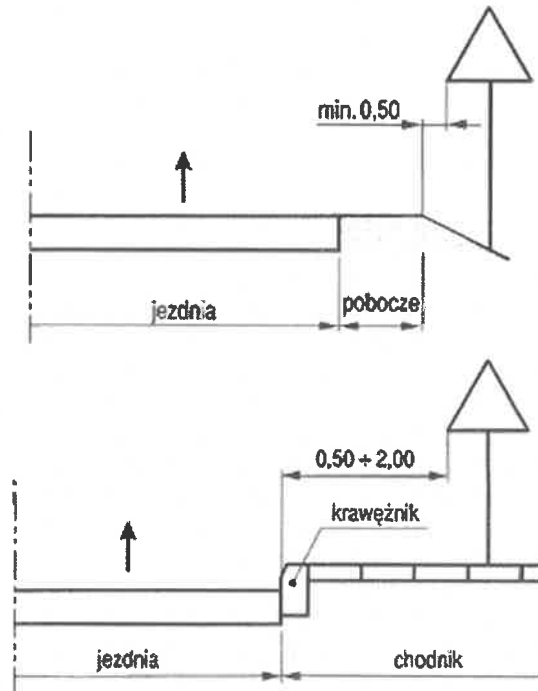
## 1.6. ODLEGŁOŚCI ZNAKÓW OD JEZDNI ORAZ WYSOKOŚĆ ICH MOCOWANIA

Należy zastosować znaki w średniej grupie wielkości (S). W celu zapewnienia widoczności znaków z odległości pozwalającej kierowcy pojazdem ich spostrzeżenie, odczytanie i prawidłową reakcję, do wykonania lic znaków należy zastosować materiał odblaskowy typu 1 z wyjątkiem znaków A-7, B-2, B-20, D-6, D-6a i D-6b w przypadku których obowiązuje stosowanie folii odblaskowych typu 2.

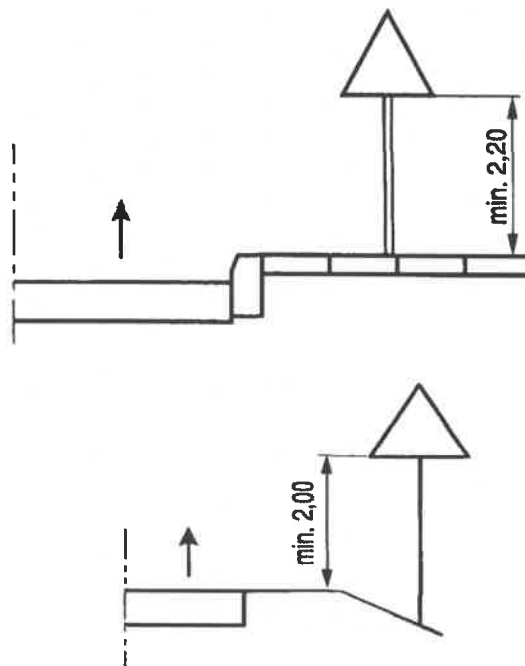
Znaki należy ustawić w odległości od 0,5 m do 2,0 m od krawędzi jezdni. Odległość znaku od jezdni mierzy się w poziomie od krawędzi jezdni do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku (tablicy). Znaki pionowe należy umieścić na wysokości: min. 2,0 m. Wysokość mocowania tarcz znaków mierzy się w pionie, licząc od powierzchni chodnika lub pobocza do dolnej krawędzi tablicy znaku.

Odległość znaków od krawędzi jezdni i wysokość znaków:

**Odległość znaków od krawędzi jezdni**



**Wysokość znaków**



## 1.7. WYKAZ ZNAKÓW

ISTNIEJĄCE OZNAKOWANIE					
<b>A-17</b>	3 szt.	<b>A-7</b>	9 szt.	<b>B-2</b>	2 szt.
<b>B-33</b>	9 szt.	<b>B-35</b>	2 szt.	<b>B-36</b>	11 szt.
<b>B-41</b>	2 szt.	<b>C-12</b>	1 szt.	<b>C-13</b>	1 szt.
<b>D-1</b>	1 szt.	<b>D-15</b>	4 szt.	<b>D-18</b>	2 szt.
<b>D-4a</b>	1 szt.	<b>D-6</b>	20 szt.	<b>T-25c</b>	2 szt.
<b>T-27</b>	8 szt.	<b>T-6a</b>	1 szt.	<b>T-inf.</b>	3 szt.
<b>U-11a</b>	8 szt.	<b>U-12b</b>	5 szt.	<b>U-12c</b>	2 szt.
<b>U-18a</b>	1 szt.	<b>P-10</b>		<b>P-13</b>	
<b>P-14</b>		<b>P-1b</b>		<b>P-1e</b>	
<b>P-21b</b>		<b>P-3b</b>		<b>P-4</b>	
<b>P-7b</b>					

PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE	
<b>A-11a</b>	2 szt.
<b>B-33</b>	2 szt.
<b>T-1</b>	2 szt.
<b>U-16c</b>	1 szt.
<b>P-14</b>	
<b>P-25</b>	

PRZESTAWIANE OZNAKOWANIE	
<b>B-33</b>	1 szt.
<b>D-6</b>	1 szt.
<b>T-27</b>	1 szt.

## 1.8. PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu - **IV kwartał 2023 roku**

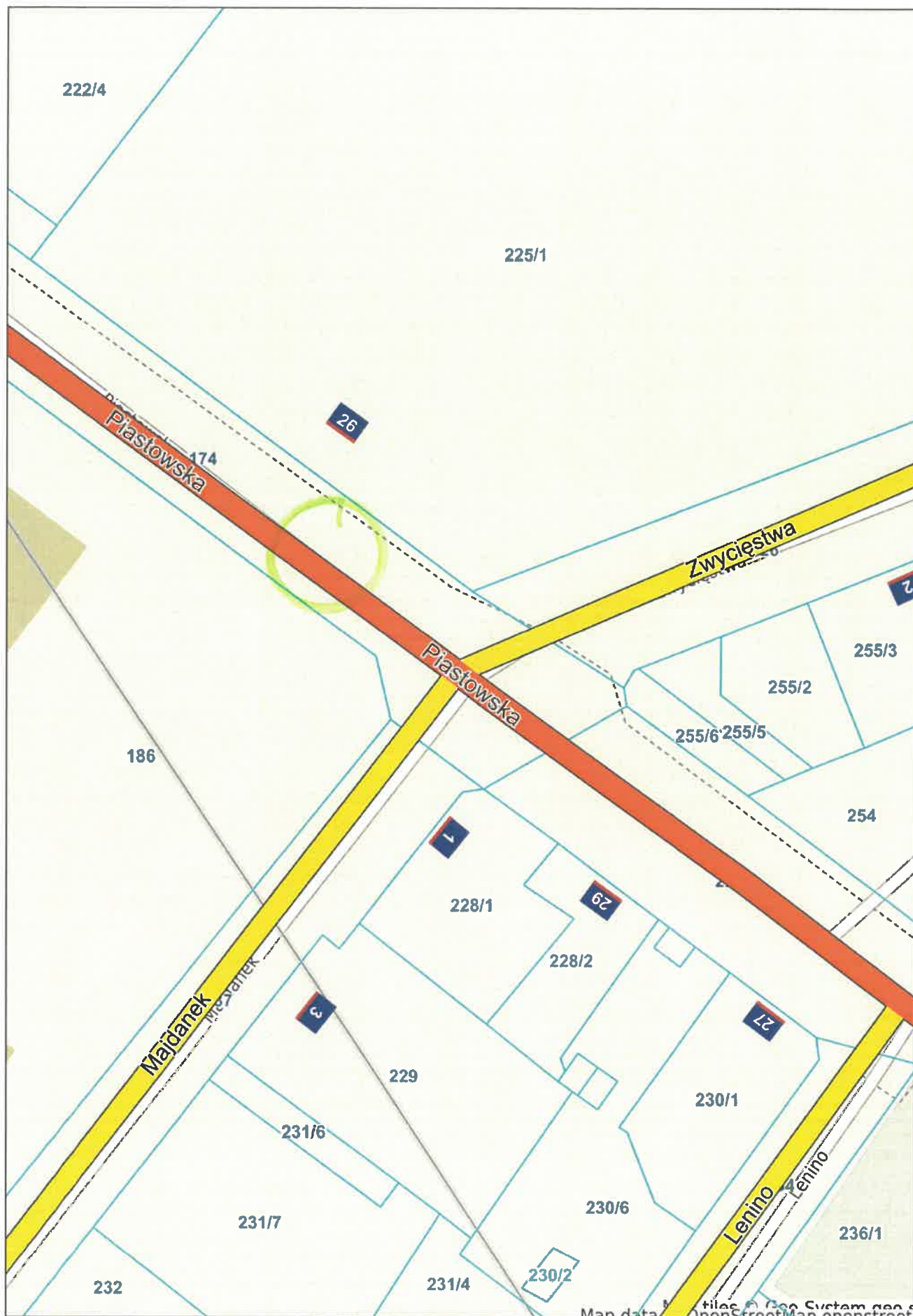
**KIEROWNIK**  
Działu Techniczno-Ekonomicznego  
*Weronika Walczak*

















ID=8/2619F, 2620F ul. Roosevelta Naw.  
MB/MBID=8/2619F, gminna ul. Chrobrego  
Naw. MB/MB

1+290



Koniec ulicy

↑ 1+290

1+290



Rondo Pow=0m2

↑ 1+285

P-14  
Pow=1.5m2

↑ 1+285

P-13  
Pow=0.7m2↑ 1+290  
1+283

Klasyfikacja drogi Z zbiorcza Dł. 7m

↑ 1+283



Przeplot z drogą Dł. 7m

1+278



A-7,C-12

↑ 1+285  
1+275P-7b Dł. 10m  
Pow=2.4m2↑ 1+285  
1+275P-21 Dł. 10m  
Pow=0m2↑ 1+291.95  
1+272.85Most 300kN Dł. 19.1m Jezd. 8.4m  
Pow. 192.9m2 żelbetowy

D-6



1+213

↑ 1+275  
1+212P-4 Dł. 63m  
Pow=15.1m2↑ 1+212  
1+208P-10 Dł. 4m  
Pow=12m2

1+207



D-6

B-2



1+205

↑ 1+208  
1+203.5

ul. Grunwaldzka Naw. MB/MB Dł=12m

1+203.5  
1+194.5  
1+191.5



A-7



1+190

↑ 1+203.5  
1+184.5

D-6



1+180

↑ 1+184.5  
1+177.5

↑ 1+177.5  
1+173.5

P-4 Dł. 4.5m  
Pow=1.1m<sup>2</sup>



P-1e Dł. 19m  
Pow=2.3m<sup>2</sup>



P-4 Dł. 7m  
Pow=1.7m<sup>2</sup>



P-10 Dł. 4m  
Pow=12m<sup>2</sup>



D-6,B-36



1+171



B-33,B-36



1+170

↑ 1+173.5  
1+165.5

↑ 1+165.5  
1+161.5

↑ 1+161.5  
1+159.5

↑ 1+159.5  
1+124.5

D-6



1+118

↑ 1+124.5  
1+116.5

P-4 Dł. 8m  
Pow=1.9m<sup>2</sup>



P-1e Dł. 4m  
Pow=0.5m<sup>2</sup>



P-4 Dł. 2m  
Pow=0.5m<sup>2</sup>



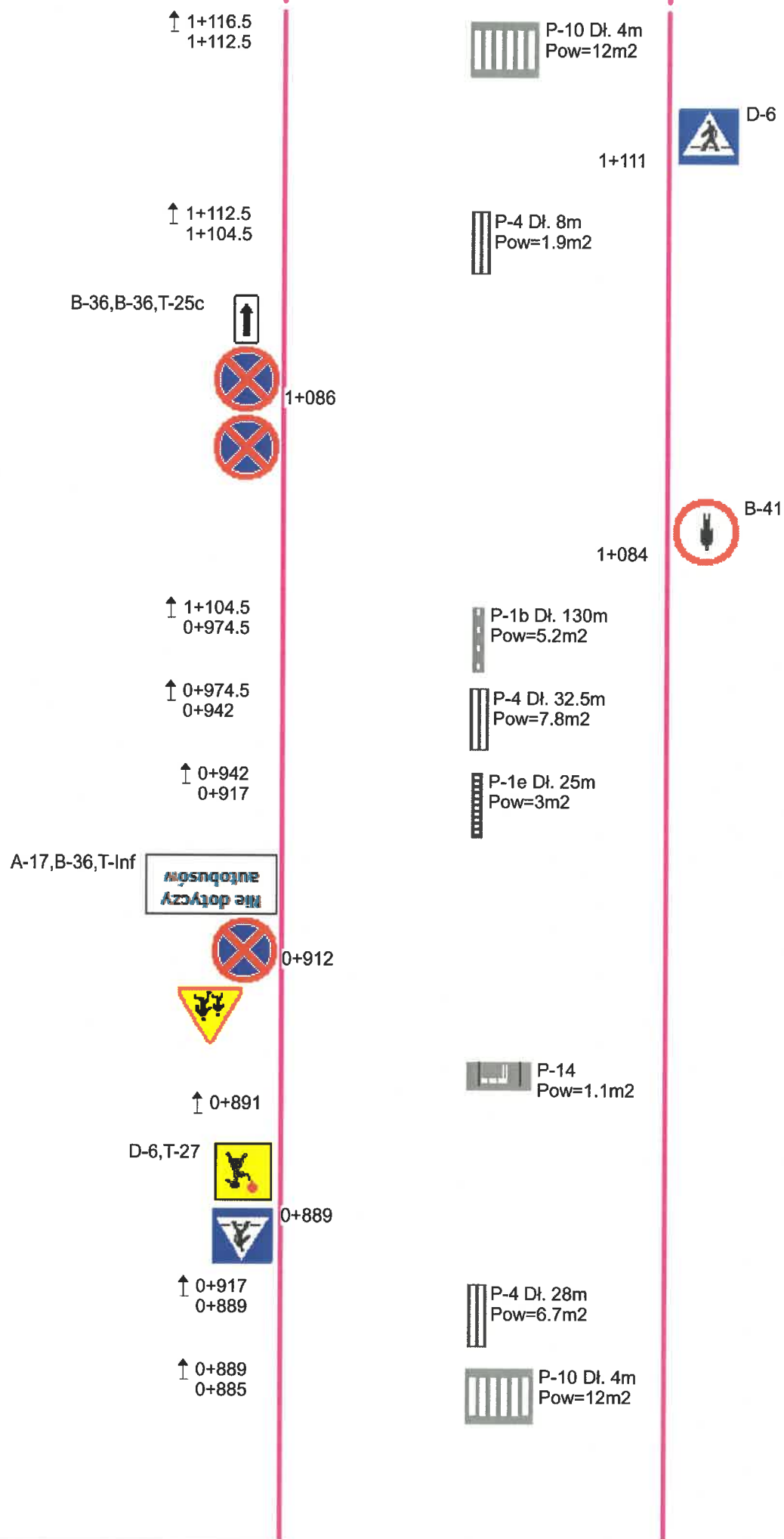
P-1e Dł. 35m  
Pow=4.2m<sup>2</sup>

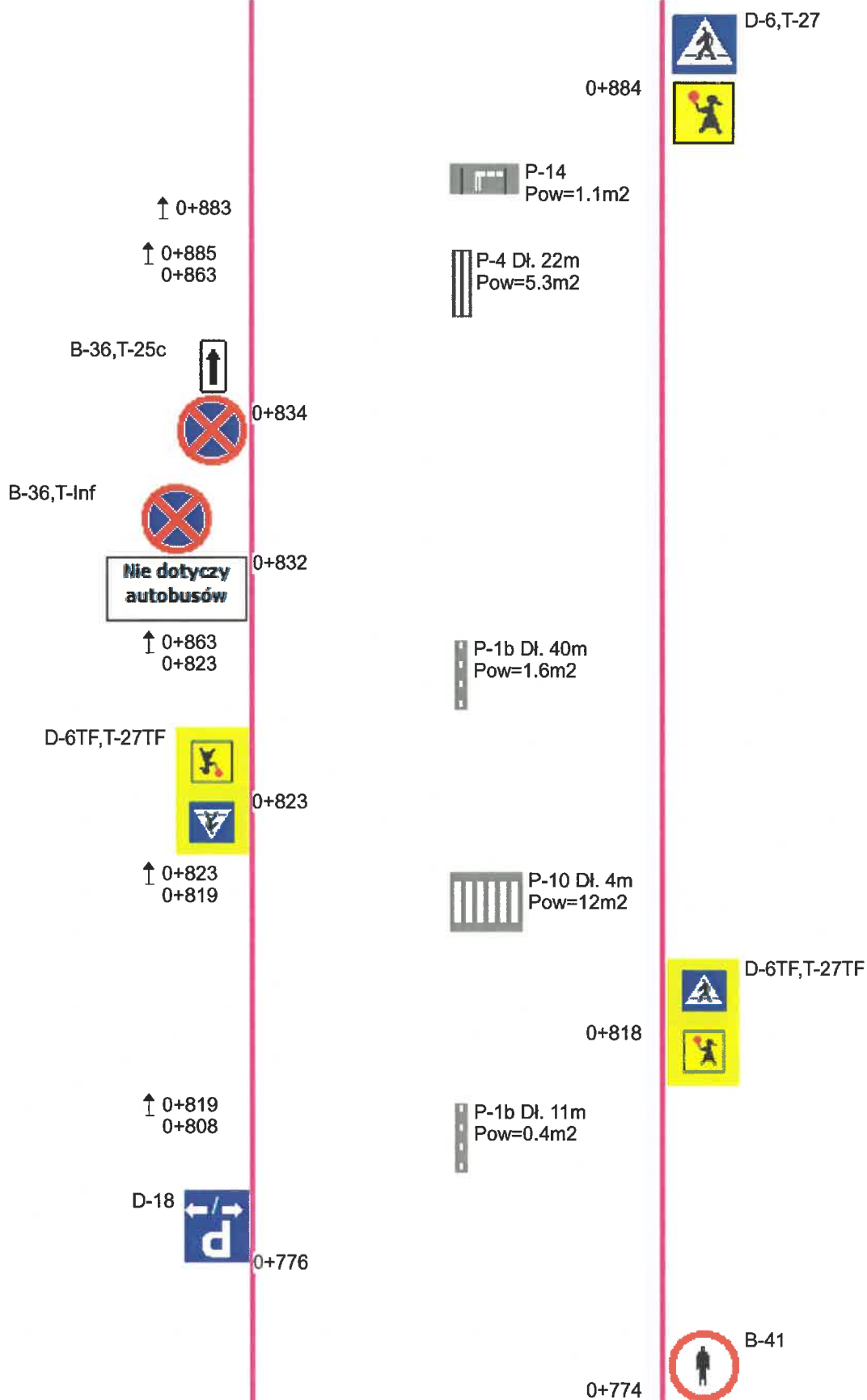


P-4 Dł. 8m  
Pow=1.9m<sup>2</sup>









B-33,B-36,T-Inf

Nie dotyczy  
zaopatrzenia

0+773

↑ 0+808  
0+772.5

P-4 Dł. 35.5m  
Pow=8.5m<sup>2</sup>

↑ 0+772.5  
0+767.5

P-3b Dł. 5m  
Pow=0.9m<sup>2</sup>

D-6



0+767

↑ 0+767.5  
0+766

P-4 Dł. 1.5m  
Pow=0.4m<sup>2</sup>

0+766



B-2

↑ 0+766  
0+762

P-10 Dł. 4m  
Pow=12m<sup>2</sup>

0+761



D-6

0+760



A-7

↑ 0+762  
0+759

P-4 Dł. 3m  
Pow=0.7m<sup>2</sup>

↑ 0+759  
0+756  
0+753

ID=7/2619F, Lenino Naw. MB/MB  
Dł=6m

↑ 0+759  
0+752

P-1e Dł. 7m  
Pow=0.8m<sup>2</sup>

0+750



B-36

↑ 0+752  
0+748.5

P-4 Dł. 3.5m  
Pow=0.8m<sup>2</sup>

A-17,ZMODYFIKOWANY



0+743

↑ 0+748.5  
0+737.5

D-6TF,T-27TF



0+736

↑ 0+737.5  
0+735

↑ 0+735  
0+731

B-36



0+721

U-12b



0+713

↑ 0+731  
0+712

P-1e Dł. 11m  
Pow=1.3m<sup>2</sup>

P-4 Dł. 2.5m  
Pow=0.6m<sup>2</sup>

P-10K Dł. 4m  
Pow=12m<sup>2</sup>

P-4 Dł. 19m  
Pow=4.6m<sup>2</sup>

D-6TF,T-27TF

0+725



B-33,B-36

0+711



A-7

0+711



U-12b

0+709



ID=6/2619F, Zwycięstwa Naw. MB/MB  
Dł=13m

↑ 0+709.5  
0+707  
0+704.5

ID=6/2619F, Majdanek Naw. MB/MB  
Dł=13m

D-4a

0+703



A-7



0+701

↑ 0+712  
0+700

A-11a,T-1,B-33



0+700



↑ 0+700  
0+692

↑ 0+692  
0+692

D-6TF,T-27TF



0+691

↑ 0+691  
0+691

U-12b



0+690

↑ 0+690  
0+686

0+686

↑ 0+685  
0+685

↑ 0+684  
0+684

B-33



0+683

P-1e Dł. 12m  
Pow=1.4m2

P-4 Dł. 8m  
Pow=1.9m2

P-14 Dł. 3m  
Pow=1.1m2

P-25 Dł. 6m  
Pow=1.4m2

P-10 Dł. 4m  
Pow=12m2

U-16c

P-25 Dł. 6m  
Pow=1.4m2

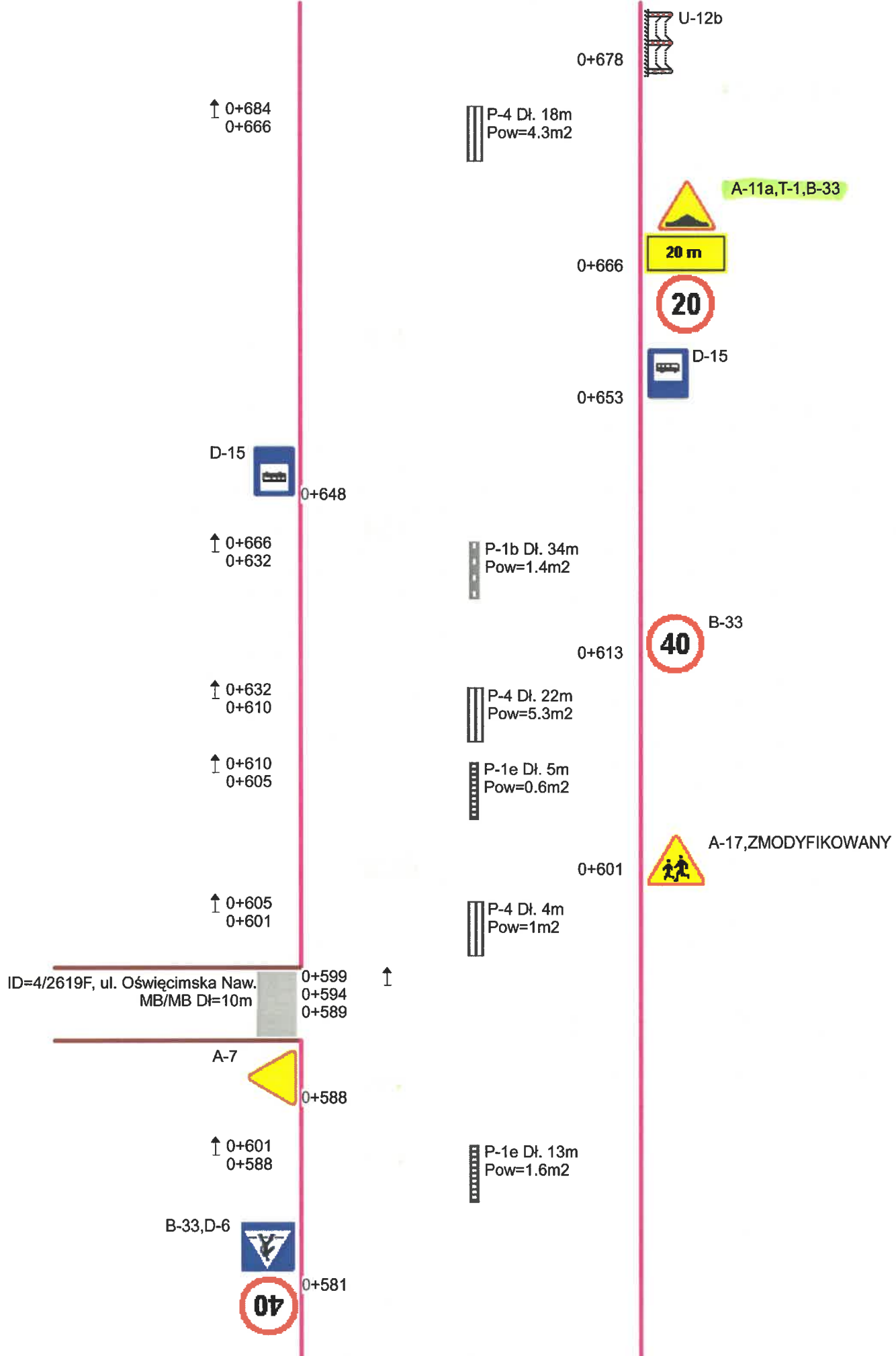
P-14 Dł. 3m  
Pow=1.1m2

U-12b

0+690

0+685

D-6TF,T-27TF





↑ 0+588  
0+580

P-4 Dł. 8m  
Pow=1.9m<sup>2</sup>

↑ 0+580  
0+576

P-10 Dł. 4m  
Pow=12m<sup>2</sup>

0+575



D-6

↑ 0+576  
0+546.5

P-4 Dł. 29.5m  
Pow=7.1m<sup>2</sup>

↑ 0+546.5  
0+541.5

P-1e Dł. 5m  
Pow=0.6m<sup>2</sup>

0+528



B-33

↑ 0+541.5  
0+523

P-4 Dł. 18.5m  
Pow=4.4m<sup>2</sup>

ID=3/2619F, ul. Bohaterów Naw. MB/MB  
Dł=7m

0+521.5  
0+518  
0+514.5



↑ 0+523  
0+514

P-1e Dł. 9m  
Pow=1.1m<sup>2</sup>

A-7



0+513

U-18a



0+511

↑ 0+514  
0+509

P-4 Dł. 5m  
Pow=1.2m<sup>2</sup>

B-33, D-6



0+509



↑ 0+509  
0+505

P-10 Dł. 4m  
Pow=12m<sup>2</sup>

0+504



D-6

↑ 0+505  
0+494

P-4 Dł. 11m  
Pow=2.6m<sup>2</sup>

D-18



0+478

0+474



B-35

↑ 0+458.5  
0+457  
0+455.5

ID=6/2619F, droga wew. Naw. BT/BT  
Dł=3m

0+454



B-35

↑ 0+494  
0+354

P-1b Dł. 140m  
Pow=5.6m<sup>2</sup>

0+335



B-33

↑ 0+354  
0+334

P-4 Dł. 20m  
Pow=4.8m<sup>2</sup>

ID=3/2619F, ul. Zwycięstwa Naw.  
MB/MB

0+326.25 ↑

↑ 0+334  
0+325

P-1e Dł. 9m  
Pow=1.1m<sup>2</sup>

A-7



0+322

↑ 0+325  
0+305

P-4 Dł. 20m  
Pow=4.8m<sup>2</sup>

0+223



U-11a

0+220



U-11a

0+208



U-11a

0+206



U-11a

