Egzemplarz nr 1 2 3

Projekt zmiany stałej organizacji ruchu drogi gminnej nr 180562C Stróżewo – Morzyce od km 0+000 do km 1+271 w związku z wprowadzeniem ograniczenia prędkości	
Lokalizacja:	Województwo Kujawsko-Pomorskie, powiat Radziejowski, gmina Bytoń, m. Morzyce
Inwestor:	Gmina Bytoń Bytoń 72 88-231 Bytoń
Stadium dokumentacji:	Projekt stałej organizacji ruchu
Biuro projektowe:	Zbigniew Badziński Bytoń 2A 88-231 Bytoń tel. 604 066 702 e-mail: badzinski@interia.pl
Projektant:	
Uwagi:	
10.10.2026	

Spis treści str. 2

Opis techniczny str. 3

Wykaz znaków str. 12

Karta opinii str. 13

Część rysunkowa str. 14

OPIS TECHNICZNY:

Projekt zmiany stałej organizacji ruchu drogi gminnej nr 180562C Stróżewo – Morzyce od km 0+000 do km 1+271 w związku z wprowadzeniem ograniczenia prędkości.

I. PODSTAWA PRAWNA OPRACOWANIA PROJEKTU:

- Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 9 października 2018r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekst ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2024 poz. 1251 z późn. zm.),

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. 2022 poz. 2372)

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury, z dnia 3 lipca 2015r „ w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach” (Dz. U. nr z 2022r. poz. 2377 wraz z załącznikami),

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz.U. 2017 poz. 784)

- Wizji lokalnej.
- Zlecenia wykonania projektu.

II. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA :

W związku z wnioskiem mieszańców miejscowości Stróżewo i Dąbrówka, wprowadza się zmianę organizacji ruchu DG 180562C na odcinku od km 0+000 (skrzyżowanie z DW 267) do km 1+271 (DG 180556C). Droga ta stanowi ciąg drogowy wraz z DG 180566 i DG 180569C łączący DW 267 z DP 2828C.

Droga gminna nr 180562C:
- jezdnia utwardzona o szerokości 3,5m
- pobocze – obustronnie utwardzone 0,75m

Oznakowanie pionowe na omawianym odcinku: istniejące brak, projektowane zgodne z rys. 2.1 – 2.2
Oznakowanie poziome na omawianym odcinku: brak
Dopuszczalna prędkość na omawianym odcinku: 90km/h
Natężenie ruchu małe, w okresie wiosna - jesień: średnie/duże

III. OMÓWIENIE PROJEKTU

3.1 Założenia projektowe:

Droga jako cześć układu drogowego łączącego DW 267 z DP 2828C jest szczególnie w okresie letnim bardzo intensywnie użytkowania. Jest ona wykorzystywana przez większość kierowców zmierzających do terenów rekreacyjnych położonych przy jeziorze Głuszyn jako skrót. Jej geometria i szerokość nie zapewniają bezpiecznego przejazdu z obecnie obowiązującą prędkością. Dodatkowo w okresie od wiosny do jesieni występuje na niej wzmożony ruch pieszy i rowerowy. W związku z powyższym wprowadza się ograniczenie prędkości na całym omawianym odcinku.

3.2 Oznakowanie istniejące pionowe:

Istniejące oznakowanie pionowe – nie występuje.

3.3 Oznakowanie projektowane pionowe:

W związku z wnioskiem mieszkańców wprowadza się ograniczenie prędkości znakami B-33 „50”. Znaki te są ponawiane za skrzyżowaniami z DG 180579C i DG 180574. W związku z wprowadzeniem prędkości przenosi się znaki A-6b/c i F-6a w odległości zgodne z przepisami. Dodatkowo oznakowanie na drodze gminnej 180574C usuwa się znaki A-7 w obrębie skrzyżowani i wprowadza znaki B-20 poprzedzone znakami A-7z tabliczką T-0 „Stop 150m”.

3.4 Oznakowanie istniejące poziome:

Oznakowanie poziome – występuje w obrębie skrzyżowania z DW 267.

3.5 Oznakowanie projektowane poziome:

W ramach zmiany organizacji ruchu wprowadza się w obrębie skrzyżowania z DG 180574C znaki P-12 zgodnie z planem sytuacyjnym.

3.6 Istniejące elementy BRD

Urządzenia BRD – występują.

3.7 Projektowane elementy BRD

W ramach wprowadzenia zmiany stałej organizacji istniejące lustro U-18a wymienia się na U-18b odporne na szron i parę.

IV. Warunki

Do oznakowania drogi użyć znaków z grupy MAŁEJ o ŚREDNIEJ (A-7 i B-20) wykonanych w technologii odblaskowej I generacji. Wszystkie znaki winny mieć znak CE lub B. Z blachy ocynkowanej na słupkach metalowych ocynkowanych. Odwrotna strona tarczy znaku i tabliczki, jeżeli nie jest wykorzystywana do umieszczania znaku dla jadących z przeciwnego kierunku, powinna mieć barwę szarą.
Na odwrotnej stronie tarczy znaku należy umieścić informacje zawierające dane identyfikujące producenta znaku, typ folii odblaskowej użytej do wykonania lica znaku, miesiąc i rok produkcji znaku

1.5. Umieszczanie znaków

1.5.1. Zasady ogólne

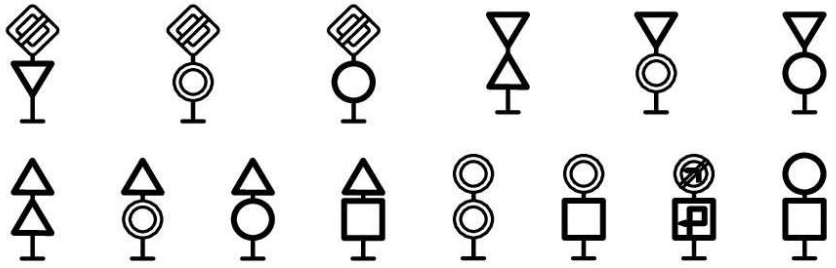
Znaki umieszcza się:
1) po prawej stronie jezdni lub nad jezdnią, jeżeli dotyczą jadących wszystkimi pasami ruchu,
2) nad poszczególnymi pasami ruchu, jeżeli dotyczą jadących tylko tymi pasami ruchu,
3) po lewej stronie jezdni:
   a) samodzielnie, jeżeli dopuszczają to przepisy rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych,
   b) jako powtórzenie znaków umieszczonych po prawej stronie na drogach dwujezdniowych, których jezdnie posiadają więcej niż jeden pas ruchu, przy czym jako obowiązkowe dotyczy to znaków kategorii A, B (z wyjątkiem znaków B-35 do B-38), G oraz znaków D-6, D-6a, D-6b,
   c) na drodze jednokierunkowej, przy czym jako obowiązkowe dotyczy to znaków D-6, D-6a, D-6b oraz znaków kategorii G,
4) na jezdni, jeżeli droga jest zamknięta dla ruchu lub ruch na niej jest ograniczony,
5) na wysepkach w obrębie skrzyżowań, jeżeli znak nakazu wskazuje obowiązek jazdy w określonym kierunku.

Jeżeli znak po lewej stronie jezdni jest powtórzeniem znaku umieszczonego po prawej stronie to powinien znajdować się w tym samym przekroju poprzecznym drogi, chyba że warunki lokalne to uniemożliwiają lub przepisy załącznika stanowią inaczej.

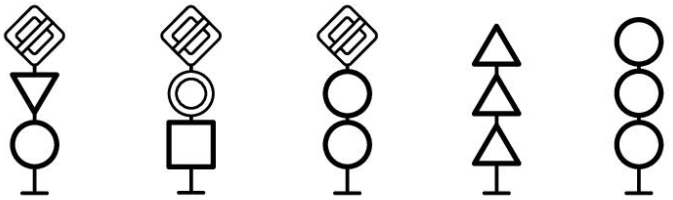
1.5.2. Sposób umieszczania znaków

Znaki umocowuje się na konstrukcjach wsporczych, tj. słupkach, ramach, wysięgnikach, konstrukcjach bramowych, wykonanych z materiałów trwałych, z wyjątkiem betonu. Dopuszcza się też do umieszczania znaków wykorzystywanie słupów linii telekomunikacyjnych, latarń, słupów trakcyjnych i masztów sygnalizatorów oraz ścian budynków i elementów konstrukcyjnych obiektów inżynierskich. Słupki konstrukcji wsporczych powinny mieć przekrój kołowy lub eliptyczny.
Następny znak powinien być umieszczony za poprzedzającym w odległości co najmniej:
– 50 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 90 km/h,
– 20 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h,
– 10 m na pozostałych drogach.

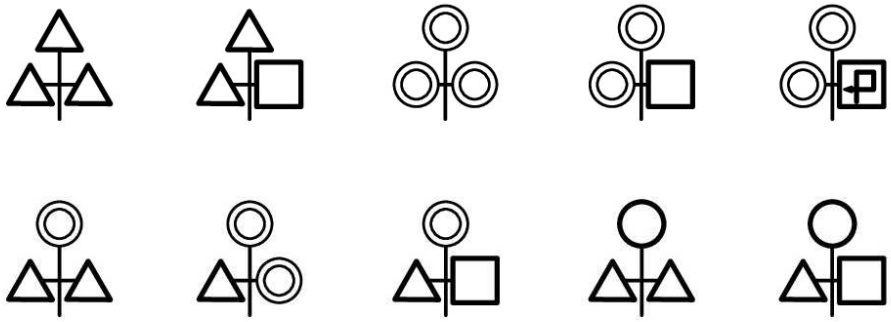
Jeżeli ze względów lokalnych istnieje konieczność zastosowania dwóch lub trzech znaków na jednym słupku lub wysięgniku, można je umieszczać w układzie pionowym lub poziomym.
Dopuszczalne sposoby rozmieszczenia znaków pokazano na rysunkach: 1.5.1÷ 1.5.4.
Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni.
Odchylenie tarczy znaków powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni. Jeśli znaki umieszczo ne są na łukach poziomych odchylenie tarczy znaku należy skorygować zależnie od wielkości promienia oraz od jego kierunku.



Rys. 1.5.1. Sposoby umieszczania dwóch znaków w układzie pionowym

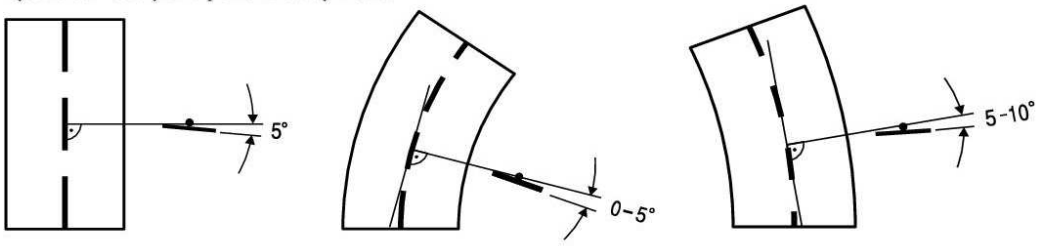


Rys. 1.5.3. Sposoby umieszczania trzech znaków w układzie pionowym



Rys. 1.5.4. Sposoby umieszczania trzech znaków w układzie mieszanym

Rys. 1.5.5. Odchylenie poziome tarczy znaku:



a) na odcinku prostym b) na łuku poziomym w prawo c) na łuku poziomym w lewo

Zasady odchylenia tarczy znaku pokazano na rys. 1.5.5.

1.5.3. Odległość znaków od jezdni oraz wysokość ich umieszczania

Znaki na drogach z poboczem należy umieszczać tak, aby odległość znaku od krawędzi korony drogi była nie mniejsza niż 0,5 m (rys. 1.5.6.a). W przypadku gdy warunki terenowe nie pozwalają na umieszczenie znaku poza koroną drogi, znak powinien być umieszczony:

a) na drogach z poboczami gruntowymi - na poboczu w odległości nie mniejszej niż 0,50 m od krawędzi jezdni,

b) na drogach z poboczami o nawierzchni twardej (z pasami awaryjnego postoju) - w odległości nie mniejszej niż 0,50 m od krawędzi pobocza bitumicznego.

W przypadku szerokiego nasypu znaki można umieszczać w koronie drogi w odległości nie większej niż 5 m od krawędzi jezdni.

Znaki w pasie dzielącym jezdnie dróg dwujezdniowych umieszcza się w odległości nie mniejszej niż 0,50 m od zewnętrznej krawędzi opaski (rys. 1.5.6.b),

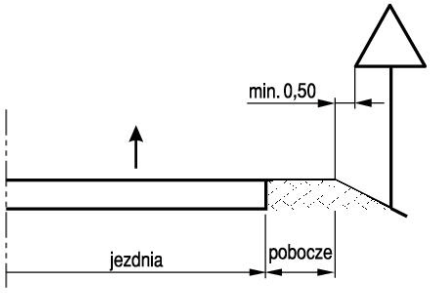
Znaki na ulicach umieszcza się w odległości 0,50 - 2,00 m od krawędzi jezdni (rys. 1.5.6.c),

Minimalna odległość umieszczenia znaków od osi skrajnego toru linii tramwajowej biegnącej wzdłuż drogi wynosi 1,95 m (rys. 1.5.6.d).

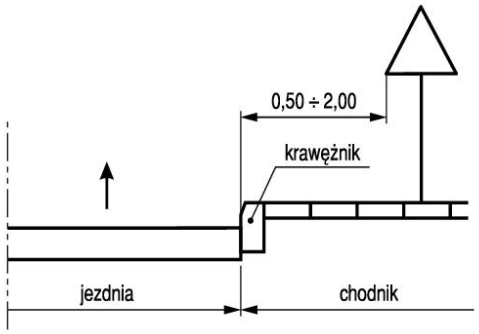
Powyższe odległości nie dotyczą znaków umieszczanych przez policję w związku z zabezpieczeniem miejsca wypadku drogowego, znaki te mogą być umieszczane na jezdni.

Odległość znaku od jezdni mierzy się w poziomie od krawędzi jezdni (wystający krawężnik drogowy

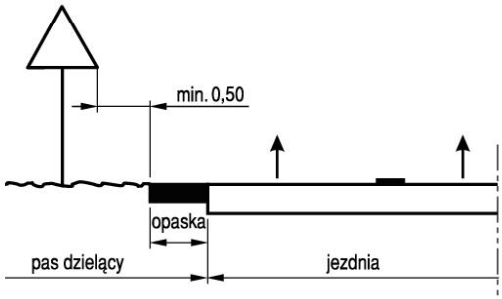
Rys. 1.5.6. Odległość znaków od krawędzi jezdni:



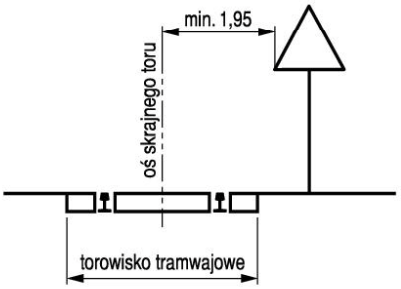
a) na drodze



c) na ulicy



b) w pasie dzielącym jezdnie drogi dwujezdniowej



d) na drodze, wzdłuż której biegnie linia tramwajowa

typu miejskiego wlicza się do chodnika) do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku (trójkąta, koła, kwadratu, prostokąta) lub tablicy (rys. 1.5.6).

Odległości znaków od krawędzi jezdni pokazane na rys. 1.5.6 powinny być zachowane również w stosunku do znaków, np. nakazu lub drogowskazów w kształcie strzały, które mogą być umieszczane równolegle do krawędzi jezdni. Odległość mierzy się wówczas do powierzchni czołowej znaku lub jego krawędzi w miejscu najbliższym jezdni.

Wysokość umieszczenia znaku powinna być dostosowana do rodzaju drogi (ulicy) oraz konkretnego miejsca na drodze. Jedną z zasadniczych okoliczności, które należy uwzględniać, jest ruch pieszych, dla których znak zbyt nisko ustawiony może stanowić istotną przeszkodę. Wysokość umieszczania znaków (dolnej krawędzi lub najniżej położonego jej punktu) podano w tabeli 1.11 i pokazano na rysunku 1.5.7. Wysokości te nie dotyczą znaków umieszczanych przez policję w związku z zabezpieczeniem miejsca wypadku drogowego, które mogą być umieszczane w poziomie nawierzchni jezdni. Jeśli na jednym słupku umieszczone są dwa znaki kategorii A, B, C, D lub F to dolna krawędź niżej położonego znaku znajduje się na wysokości podanej w tabeli 1.11.

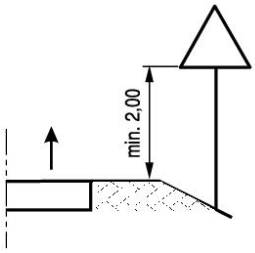
Na ulicach w obszarach zabudowanych przez niżej umieszczony znak rozumieć należy również dodatkowe tabliczki pod znakami.

Dopuszcza się umieszczanie znaków D-1 i A-7 wspólnie z sygnalizatorem (rys. 1.5.7.i).

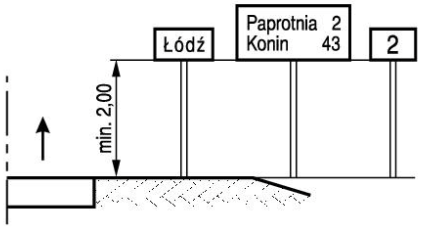
Przy ustalaniu wysokości umieszczenia znaku poza obszarami zabudowanymi oraz w obszarach zabudowanych na drogach nie będących ulicami uwzględnia się dolną krawędź tabliczki znajdującej się pod znakiem. Znaki umieszczane na zaporze lub za zaporą i na tablicach prowadzących nie mogą być umieszczone niżej niż górna krawędź zapory lub tablicy.

Wysokość umieszczenia dużych drogowskazów w kształcie strzały (E-3) powinna być tak dobrana, aby zapewnić jak najlepszą widoczność drogowskazu nie pogarszając warunków widoczności na skrzyżowaniu.

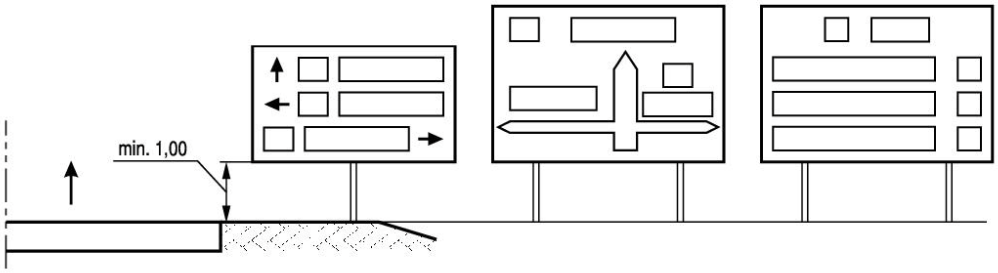
Rys. 1.5.7. Wysokość umieszczenia znaków:



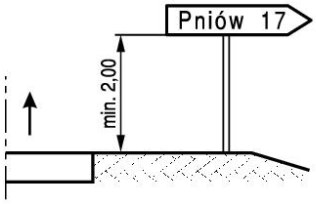
a) kategorii A, B, C, D, F, G na drogach



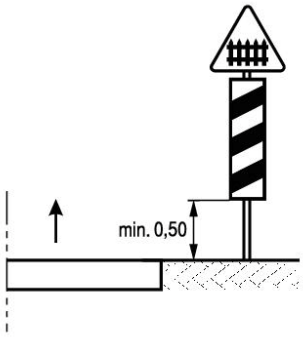
b) E-13, od E-15 do E-21 na drogach



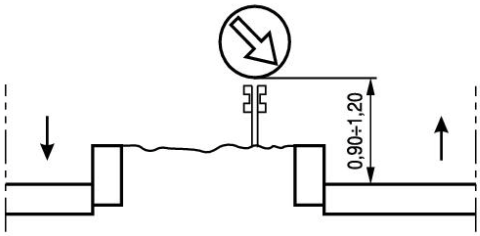
c) E-1, E-2, E-14 na drogach innych niż ulice



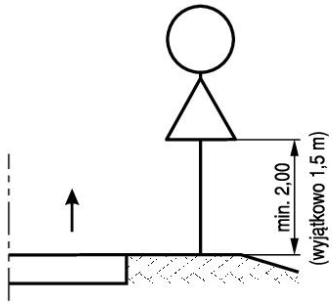
d) E-3 na drogach



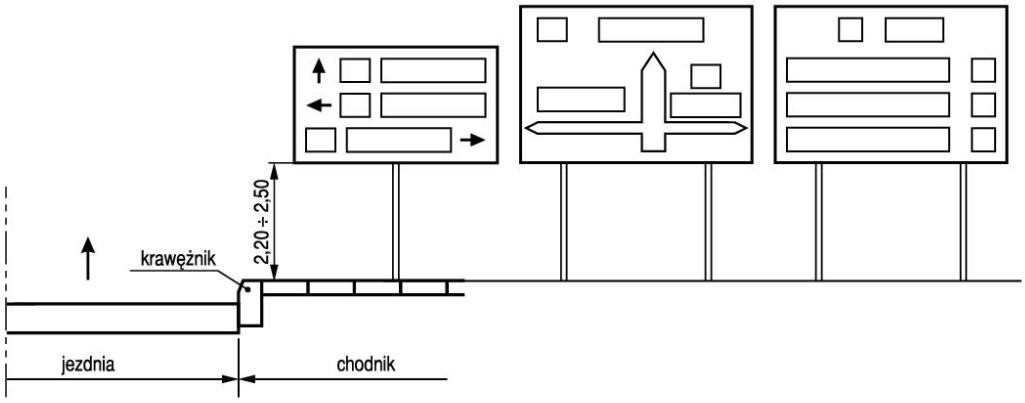
e) G-1 na drogach



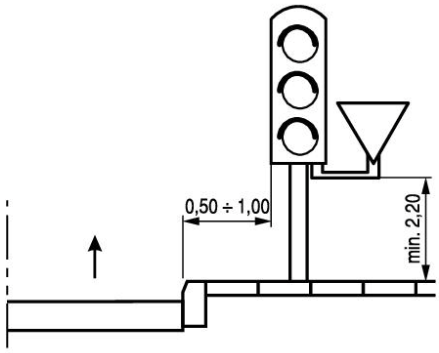
f) na lub za urządzeniami bezpieczeństwa ruchu



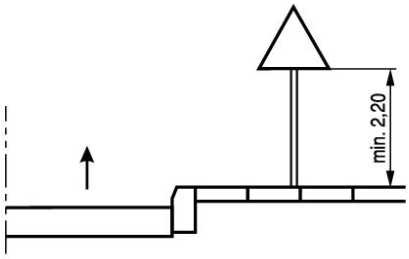
g) dwóch na jednym słupku na drogach innych niż ulice



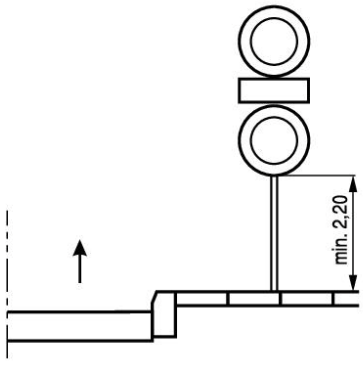
h) E-1, E-2, E-14 na ulicach



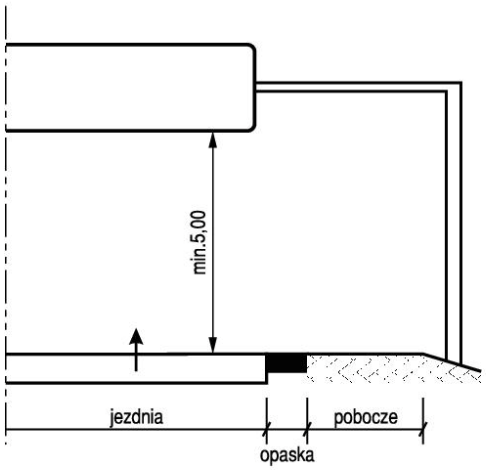
i) wspólnie z sygnalizatorem na ulicach



j) kategorii A, B, C, D, F, G



k) dwóch na jednym słupku na ulicach



l) nad jezdnią

Tabela 1.11. Wysokość umieszczania znaków

Kategorie znaków	Wysokość umieszczenia znaku [m]	
	Poza obszarami zabudowanymi	W obszarach zabudowanych
A - ostrzegawcze B - zakazu [2] C - nakazu D - informacyjne F - uzupełniające [1] G - dodatkowe przed przejazdami kolejowymi [4]	min 2,00 (min 1,50) [6]	min 2,00 (2,20) [7]
E - tablice przeddrogowskazowe E-1, - drogowskazy tablicowe E-2, - tablice szlaków drogowych E-14,	min. 1,00	min 2,00 (2,20) [7] (min 1,00) [5]
E - znaki szlaku drogowego E-15, E-16, - tablice kierunkowe E-13, - tablice miejscowości E-17a, E-18a, - drogowskazy w kształcie strzały - małe E-4, - drogowskazy do obiektu E-5÷E-12, E-19a÷E-22,	2,00	min 2,00 (2,20) [7] - 2,50
E - drogowskazy w kształcie strzały - duże	min. 0,70	min. 0,70
Znaki umieszczone nad jezdnią [2]	5,00	5,00
Znaki umieszczone na lub za urządzeniami bezpieczeństwa ruchu [2]	0,90 - 1,20	0,90 - 1,20

1) z wyjątkiem znaków F-11 (5,00 m) i F-14a, b, c (0,50 m)
2) z wyjątkiem znaków umieszczonych na elementach konstrukcji obiektów inżynierskich o obniżonej skrajni
3) znaki E-4, E-17a, E-18a, E-19a nie występują na autostradach i drogach ekspresowych
4) z wyjątkiem znaków G-1 (1,00 m - na ulicach; 0,50 m - na pozostałych drogach)
5) dla znaków umieszczanych w pasie zieleni poza chodnikiem lub na poboczu
6) dla kilku znaków umieszczanych na jednej konstrukcji wsporczej przy braku ruchu pieszego
7) w przypadku umieszczenia znaku na chodniku

Oznakowanie wykonać zgodnie z rysunkiem ujętym w projekcie. Symbole znaków drogowych i ich ustawienie wykonać zgodnie z Rozporządzenia 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. nr 220 z dnia 23 grudnia 2003 r. poz. 2181 z późniejszymi zmianami) dla **GRUPY MAŁEJ**

ANALIZA WPROWADZENIA ZMIANYS TAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Przedmiotowa droga gminna stanowi główny dojazd do terenów rekreacyjnych, zabudowy letniskowej oraz miejsc wypoczynku zlokalizowanych nad Jeziorem Głuszyńskim. W okresie od wiosny do jesieni obserwowany jest znaczny wzrost natężenia ruchu pojazdów oraz niechronionych uczestników ruchu drogowego, w szczególności pieszych, rowerzystów i użytkowników hulajnóg.

Droga posiada jezdnię o szerokości około 3,5 m oraz liczne łuki poziome i pionowe ograniczające widoczność i możliwość odpowiednio wczesnego reagowania na zagrożenia. Parametry techniczne drogi nie są dostosowane do rozwijania wysokich prędkości.

Z przeprowadzonych obserwacji wynika, że wielu kierujących porusza się z dużymi prędkościami. Jednocześnie część kierowców prezentuje agresywny styl jazdy, wykonując ryzykowne manewry wyprzedzania i wymijania, co w połączeniu z dużą liczbą pieszych i rowerzystów stwarza realne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Szczególnym problemem jest współużytkowanie drogi przez pojazdy oraz niechronionych uczestników ruchu, którzy ze względu na brak wydzielonej infrastruktury dla pieszych i rowerzystów poruszają się poboczem lub bezpośrednio przy krawędzi jezdni. Dotyczy to również osób uprawiających rekreację ruchową, w tym marsze z kijkami nordic walking.

Wprowadzenie ograniczenia prędkości ma na celu:

- dostosowanie dopuszczalnej prędkości do parametrów geometrycznych drogi,
- uspokojenie ruchu pojazdów,
- zwiększenie bezpieczeństwa pieszych, rowerzystów i użytkowników hulajnóg,
- ograniczenie liczby niebezpiecznych manewrów wykonywanych przez kierujących,
- skrócenie drogi hamowania pojazdów,
- zmniejszenie prawdopodobieństwa wystąpienia zdarzeń drogowych oraz ograniczenie ich skutków.

W związku z powyższym wprowadzenie ograniczenia prędkości jest zasadne i niezbędne dla zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego na drodze obsługującej tereny rekreacyjne położone nad Jeziorem Głuszyńskim.

V. Zestawienie projektowanych znaków

Oznakowanie pionowe			
Nazwa	**Stan**	**Wielkość**	**Szt.**
A-7	Do likwidacji	średnie	2
A-6b	Do przeniesienia		1
A-6c	Do przeniesienia		1
F-6a	Do przeniesienia		2
A-6b	Przeniesione		1
A-6c	Przeniesione		1
F-6a	Przeniesione		2
A-7	Projektowane	średnie	2
B-20	Projektowane	średnie	2
B-33	Projektowane	małe	5
T-0	Projektowane	małe	2
Razem szt.= 11			

Konstrukcje wsporcze		
Nazwa	**Stan**	**Szt.**
Słupek	Przeniesione	5
Słupek	Istniejące	5
Słupek	Do likwidacji	2
Słupek	Projektowane	9
Słupek	Do przeniesienia	4
Razem szt.= 25		

Oznakowanie poziome			
Nazwa	**Stan**	**Dł./Pow/Szt.**	**Pow. mal.**
P-12	Projektowane	12.00	6.00
Całkowita pow. malowania [m2]= 6.00			

Urządzenia bezpieczeństwa		
Nazwa	**Stan**	**Dł./Szt.**
U-18a	Do likwidacji	1.00
N2/W1/A	Istniejące	16.00
U-18b	Projektowane	1.00

Oznakowanie należy ustawić pod nadzorem przedstawicieli zarządcy drogi

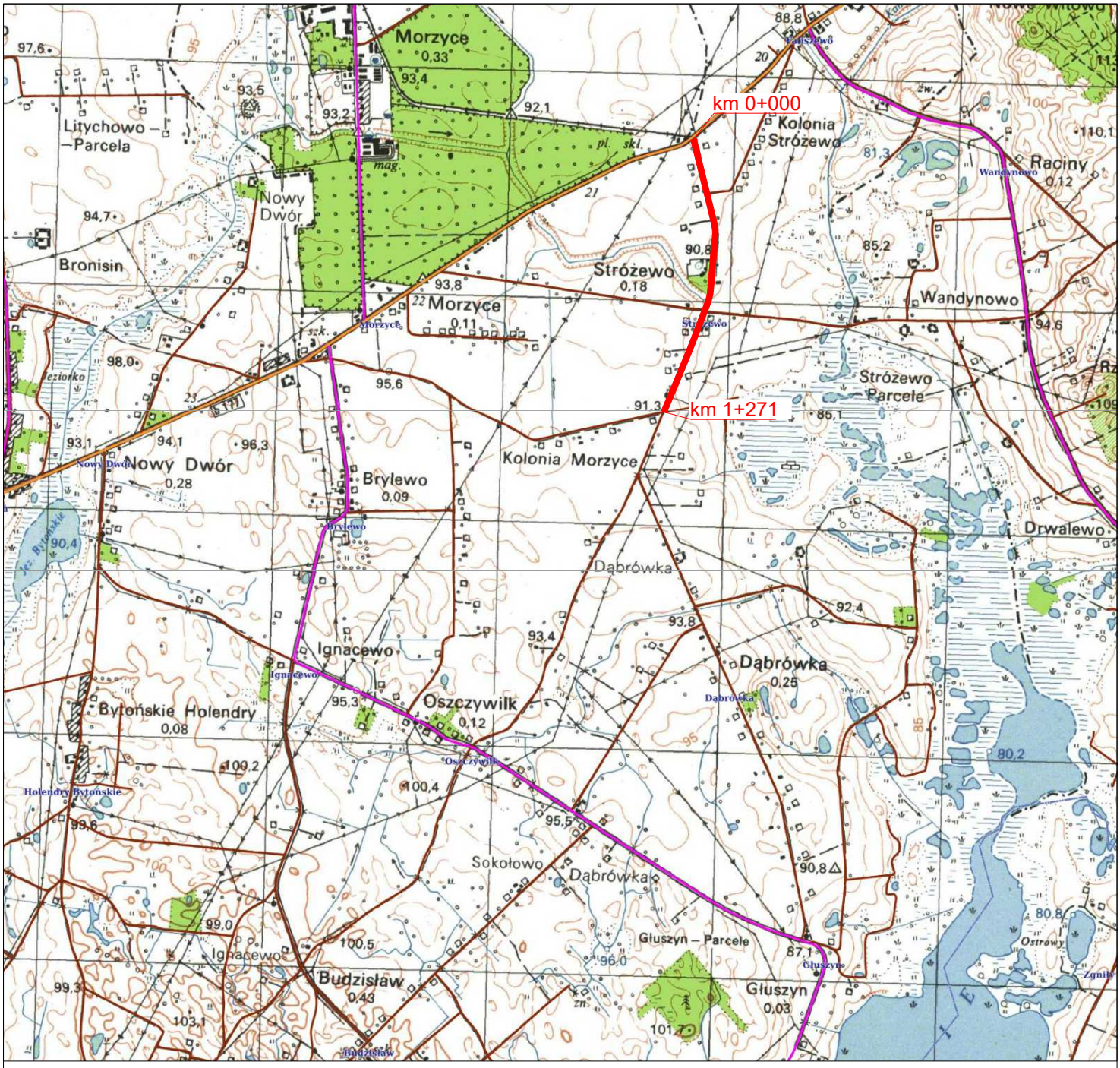
Termin realizacji do 31.12.2028r.

Projekt opracował:

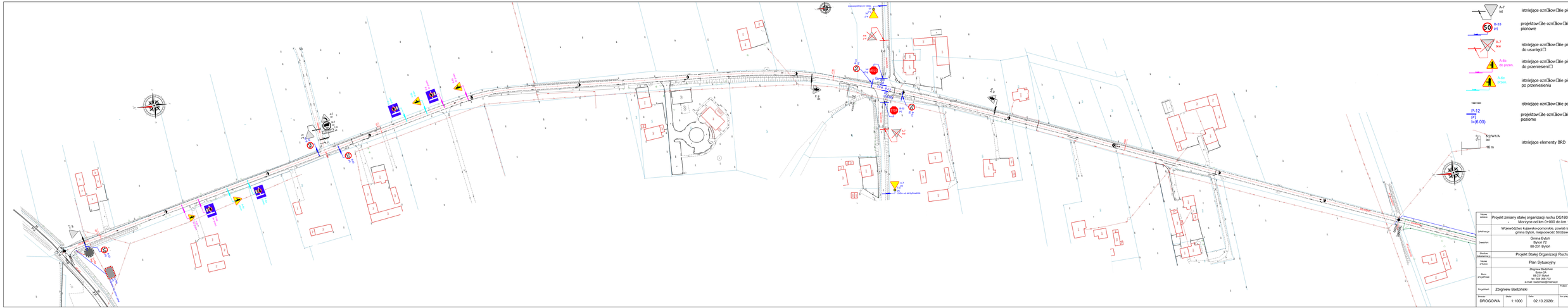
KARTA OPINII

Do projektu zmiany stałej organizacji ruchu drogi gminnej nr 180562C Stróżewo – Morzyce od km 0+000 do km 1+271 w związku z wprowadzeniem ograniczenia prędkości

CZĘŚĆ RYSUNKOWA



Nazwa zadania:	Projekt zmiany stałej organizacji ruchu DG180562C Stróżewo - Morzyce od km 0+000 do km 1+271			
Lokalizacja:	Województwo kujawsko-pomorskie, powiat radziejowski gmina Bytoń, miejscowość Morzyce			
Inwestor:	Gmina Bytoń Bytoń 72 88-231 Bytoń			
Stadium dokumentacji:	Projekt Stałej Organizacji Ruchu			
Nazwa arkusza:	PLAN ORIENTACYJNY			
Biuro projektowe:	Zbigniew Badziński Byton 2A 88-231 Bytoń tel. 604 066 702 e-mail: badzinski@interia.pl			
Projektant:	Zbigniew Badziński		Podpis:	
Branża: DROGOWA	Skala: 1:25000	Data: 02.10.2026r.	Nr arkusza: 1	



A-7 ist	istniejące ozn□kow□ie pionowe
B-33 prj	projektow□ie ozn□kow□ie pionowe
A-7 lkw	istniejące ozn□kow□ie pionowe do usunięci□
A-6c do przen.	istniejące ozn□kow□ie pionowe do przeniesieni□
A-6c przen.	istniejące ozn□kow□ie pionowe po przeniesieniu
.....	istniejące ozn□kow□ie poziome
P-12 prj l=(6.00)	projektow□ie ozn□kow□ie poziome
N2/W1/A ist 16 m	istniejące elementy BRD

Nazwa zadania:	Projekt zmiany stałej organizacji ruchu DG180562C Stróżewo - Morzyce od km 0+000 do km 1+271		
Lokalizacja:	Województwo kujawsko-pomorskie, powiat radziejowski gmina Bytoń, miejscowość Stróżewo		
Zamawiający:	Gmina Bytoń Bytoń 72 88-231 Bytoń		
Etap/faza dokumentacji:	Projekt Stałej Organizacji Ruchu		
Nazwa arkusza:	Plan Sytuacyjny		
Biuro projektowe:	Zbigniew Badziński Bytoń 3A 88-231 Bytoń tel. 604 066 702 e-mail: badzinski@interia.pl		
Projektant:	Zbigniew Badziński	Podpis:	
Branża: DROGOWA	Skala: 1:1000	Data: 02.10.2026r.	Nr arkusza: 2