



**STOWARZYSZENIE**

**KLUB INŻYNIERII RUCHU**

Sekretariat, 02-924 Warszawa  
ul. Buska 10, tel. 40-99-98

# **INFORMACJA**

NR **22**

październik 1994r.

NA SKROMNY JUBILEUSZ PIĘCIOLECIA  
KLUBU INŻYNIERII RUCHU  
SOBIE NAWZAJEM

*Ile rzem dróg przebytych ?  
Ile ścieżek przedeptanych ?  
Ile deszczów, ile śniegów  
wiszących nad latarniami ?*

*Ile listów, ile rozstań,  
ciężkich godzin w miastach wielu ?  
I znów upór, żeby powstać  
i znów iść, i dojść do celu. ( ... )*

K.I.Galczyński  
" Pieśni (III) "

## GDZIE SIĘ SPOTYKAMY



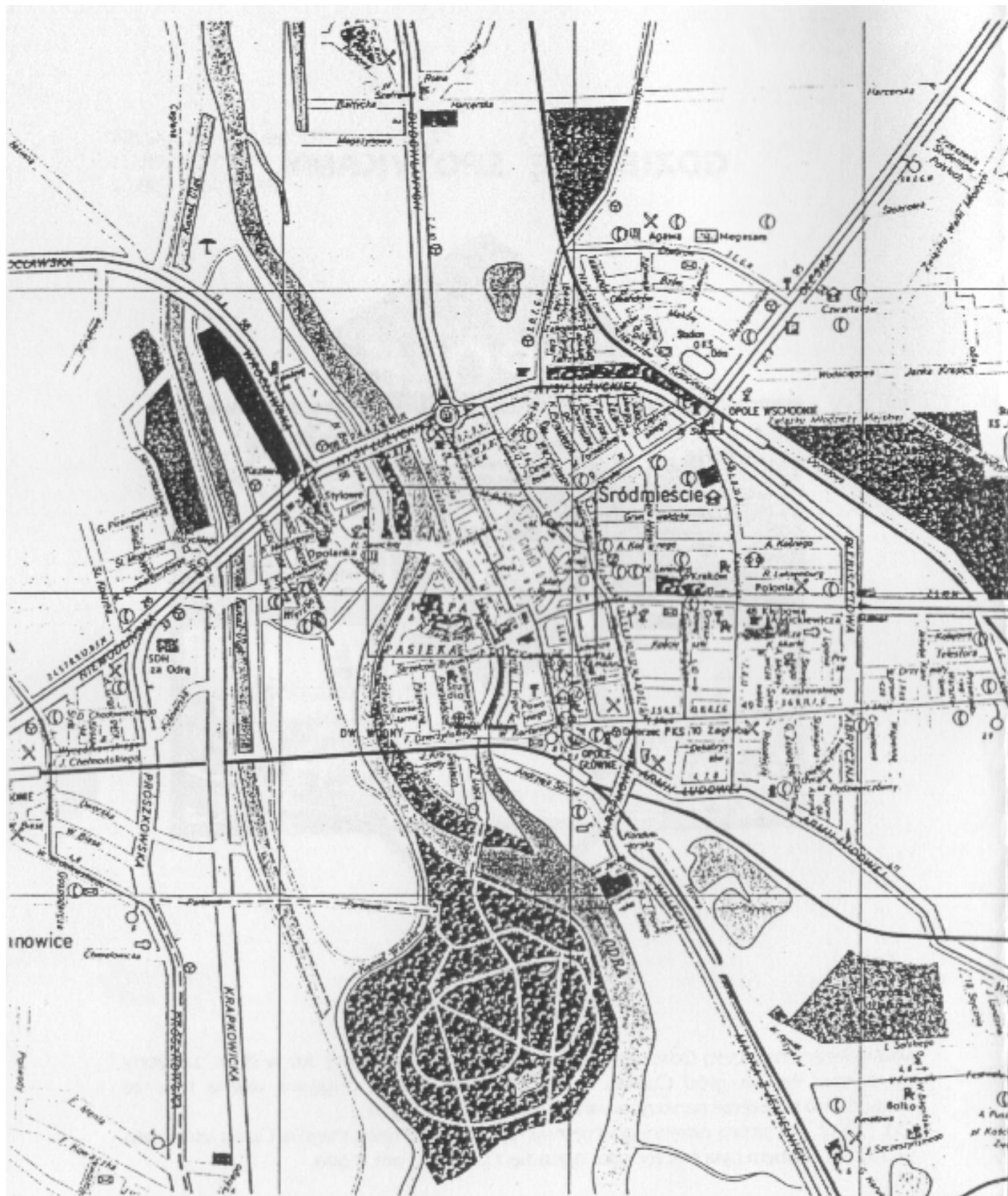
### OPOLE

Miasto leżące nad rzeką Odrą we wschodniej części Niziny Śląskiej. Już w IX w., założony na wyspie Pasieka gród Opolan, a następnie kasztelania odgrywa ważną rolę, ze względu na położenie na skrzyżowaniu szlaków handlowych.

Od 1283 r. jest stolicą odrębnego Księstwa Opolskiego. Prawa miejskie Opole otrzymało w 1327 r. Herbem była pieczęć składająca się z pół orla i pół krzyża.

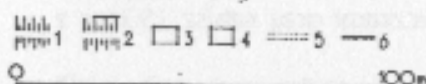
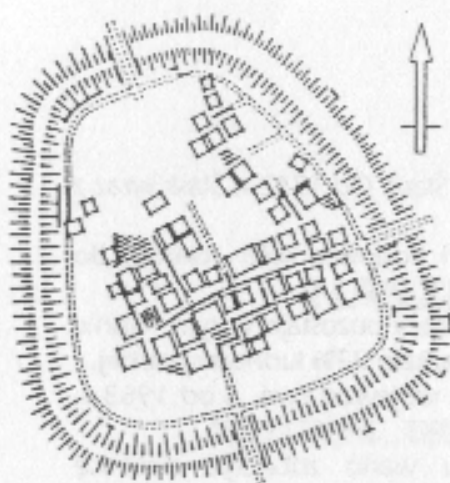
W XVI w. po śmierci ostatniego Piasta z tej linii ziemie Księstwa Opolskiego wcielono do korony czeskiej. Następnie w czasie powstania przeciwko Habsburgom kilkakrotnie przechodziły z rąk do rąk.

W latach 1645-1666 Księstwo Opolskie wraca pod władzę królów polskich jako zastaw za zaległe posągi arcyksiężniczek.



CENTRUM OPOLA

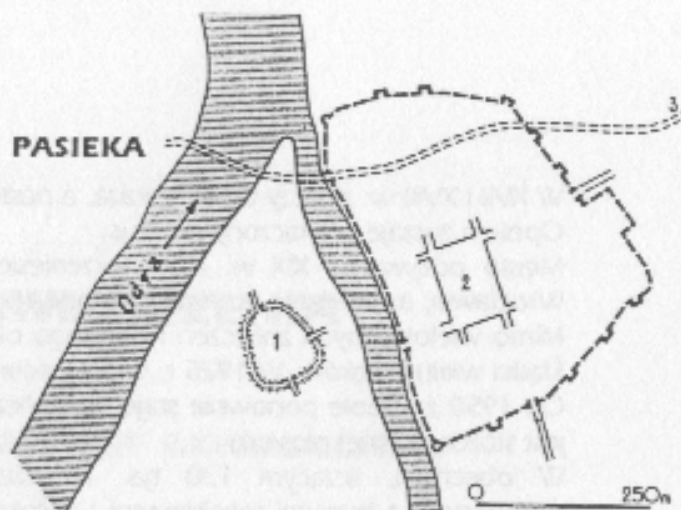




3. Opole. Plan wczesnośredniowiecznej osady otoczanej, koniec X-XII w. (wg W. Holubowicza)

1 - hipocypcia łowisk, 2 - odłogi łuprany wół, 3 - odłogi bud. drogi, 4 - łuki dyki odłogi bud. drogi, 5 - hipocypcy perłowy drog., 6 - odłogi bud. drogi

## WYSPA PASIEKA



4. Opole. Sytuacja grodu wczesnośredniowiecznego (wg W. Kalinowskiego)

1 - wczesnośredniowieczna osada otoczona, 2 - murowane fortyfikacje lokowane na początku XIV w., 3 - prawdopodobny przebieg ulicy do przysięgi przy Odrze

## WE WCZESNYM ŚREDNIOWIECZU...



## ... I OBECNIE

W XVII i XVIII w. niszczy Opole zaraza, a następnie walki o Śląsk. Od 1742 r. Śląsk wraz z Opolem zostaje przyłączony do Prus.

Miasto odżywa w XIX w. dzięki przeniesieniu regencji i budowie kolei żelaznej do Wrocławia, a następnie do Koźla i Tarnowskich Gór.

Mimo wielokrotnych zniszczeń i długiego okresu germanizacji pozostaje w tym rejonie Śląska wielu Polaków. W 1925 r. w powiecie opolskim mieszkało 73% ludności polskiej.

Od 1950 r. Opole ponownie staje się stolicą - tym razem województwa, a od 1963 r. jest stolicą polskiej piosenki.

W obecnym, liczącym 130 tys. mieszkańców Opolu warto zobaczyć dzielnicę staromiejską z licznymi rokokowymi i barokowymi kamieniczkami oraz ratusz 1936 r z wieżą wzorowaną na budowach florenckich.

Wśród zabytków szczególnie cenna jest katedra Świętego Krzyża z XIII w.

( przebudowana i rozbudowana w XV - XVI w. ) oraz zespół kościelno - klasztorny Franciszkanów z XIII w. . W kaplicy św. Anny z 1309 r. znajduje się mauzoleum książąt opolskich, a na sklepieniu herby Piastów z XIV w.. Na t.zw. Górcie kościół Najświętszej Marii Panny z XIII w. z pięknym wnętrzem barokowym. W pobliżu Muzeum Śląska Opolskiego.

Nad Odrą malowniczy park, a niedaleko historyczna wyspa Pasieka, na której zachował się fragment zamku z wieżą z XIV w. wykorzystywaną m.in. jako motyw krajobrazowy festiwalu polskiej piosenki, którego główne koncerty odbywają się w pobliskim amfiteatrze na wyspie.

## **POKRZYWNA**

XXIV Seminarium KLiRu odbywa się w niewielkiej wiosce Pokrzywna, położonej w dolinie Złotego Potoku na wysokości 340-350 m w Górach Opawskich, 65 km od Opola.

Do Polski należy jedynie niewielki ( 30 km 2) północno - zachodni ) fragment Gór Opawskich, pasma zaliczanego przez geografów do Sudetów Wschodnich. Od północy sąsiadują one z Płaskowyżem Głubczyckim, zaś na wschodzie opadają ku Bramie Morawskiej. Wysoki Jesionik jest od nich oddzielony doliną Opawy. Dolina Białej Glucholaskiej to granica z Górami Złotymi i Przedgórzem Paczkowskim.

W większości są to tereny o charakterze izolowanych grzbiecików lub wzgórz, zbudowanych ze skał osadowych. Najbardziej na wschód wznosi się Lipowiec ( 375 m ) od którego na zachód wyrasta Długota ( 449 m ). Najbardziej na południe wysunięte są Srebrna i Biskupia Kopa ( 889 m ), najwyższe wzniesienie tych gór.

Z Pokrzywnej na Biskupią Kopę wiodą trzy szlaki turystyczne: zielony, żółty i czerwony, którymi w niespełna 2 godz. możemy osiągnąć szczyt z którego rozciągają się wspaniałe widoki na Jesioniki i Pradziada.

Zapraszam na piękną wycieczkę. Jesienią góry są szczególnie piękne.

( inf. Zb.Martynowski - K.R. Mazurski - Sudety cz. 1 )

Tomasz Borowski

# NASZE DOŚWIADCZENIA

## ZARZĄDZANIE DROGAMI I ZARZĄDZANIE RUCHEM W OPOLU.

Na podstawie porozumienia spisanego pomiędzy Wojewodą Opolskim, a Prezydentem m. Opola z dniem 2 stycznia 1992 r. zarządzanie drogami krajowymi i wojewódzkimi zostało przekazane nowo utworzonej jednostce, w całości finansowanej z budżetu miasta - Miejskiemu Zarządowi Dróg.

Tym samym zniesiony został sztuczny podział na drogi wojewody zarządzane przez Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Dróg i Mostów "Drogbud", które jednocześnie sprawowało funkcję wykonawczą, oraz prezydenckie, utrzymywane przez Miejskie Przedsiębiorstwo Usług Komunalnych.

Utworzenie MZD umożliwiło organizowanie robót w systemie przetargowym, właściwą kontrolę nad realizacją zadań oraz ich koordynację. Poprawiła się jakość wykonywanych robót, terminowość, obniżone zostały koszty.

Ponieważ zarządzanie drogami ściśle związane jest z zarządzaniem ruchem powołano komisję, w skład której wchodził przedstawiciel: urzędu wojewódzkiego i miejskiego, zarządu dróg, policji, komunikacji miejskiej.

Taki układ dawał możliwość pełnego wglądu w sprawy ściśle związane z funkcjonowaniem miasta, a nie będące w jego kompetencji.

Z perspektywy czasu stwierdza się, że przyjęta forma realizacji zadań sprawdziła się, a program pilotażowy, do którego Opole przystąpiło w 1994 r., jedynie usankcjonował to, co wcześniej z powodzeniem realizowane było w ramach porozumień, a w zakresie zarządzania ruchem, poprzez komisję wspólnie z Urzędem Wojewódzkim.

Powazny problem stanowi natomiast brak środków finansowych na budowę, modernizację i remonty dróg krajowych i wojewódzkich, które ograniczają w znacznym stopniu możliwości zaspokojenia bieżących potrzeb. Do rozwiązania przez radę pozostała sprawa przekazania gminie zadań z zakresu administracji rządowej dotyczących wykorzystania dróg w sposób szczególny.

Poczynione wstępne rozmowy wykazały, że służby wojewody zainteresowane są zawarciem takiego porozumienia. Doprowadzenie sprawy do finału spowoduje, że faktyczny gospodarz miasta będzie miał wpływ na całość spraw związanych z drogami oraz na to, co się na nich dzieje.

Jolanta Konopka

Wydział Inżynierii Komunalnej  
Urzędu Miasta O p o l a

# **DOŚWIADCZENIA MIEJSKIEGO ZARZĄDU** **DRÓG W OPOLU**

Drogi krajowe i wojewódzkie stanowią podstawową sieć komunikacyjną w mieście, dlatego ich właściwe utrzymanie jest najistotniejszym zadaniem służby drogowej. Jeszcze przed powołaniem Miejskiego Zarządu Dróg samorząd gminy dofinansowywał utrzymanie dróg krajowych i wojewódzkich starając się zmniejszyć dysproporcje w stanie technicznym dróg zarządzanych przez Urząd Wojewódzki i Urząd Miasta.

MZD jest jednostką budżetową III stopnia finansowana w całości przez budżet miasta, podporządkowaną Radzie Miasta. Nadzór nad działalnością MZD sprawuje Zarząd Miasta poprzez Wydział Inżynierii Komunalnej.

Zespół MZD liczy 20 pracowników. Podstawowe merytoryczne komórki organizacyjne to: dział eksploatacji, dział realizacji i nadzoru budowlanego, samodzielne stanowisko d/s gospodarki mostowej. Całość zadań utrzymaniowych realizowana jest w systemie zleconym łącznie z usuwaniem usterek zagrażających bezpieczeństwu ruchu. Liczba etatów została znacznie zmniejszona przez Zarząd Miasta w stosunku do liczby proponowanej przez kierownictwo MZD.

Do korzyści wynikających z powołania MZD zaliczyć należy:

- ustanowienie jednego gospodarza dróg w mieście, dla użytkowników dróg niezrozumiałe było zarządzanie przez więcej jak jednego zarządcę.
- rozdzielenie funkcji zarządzających do wykonawczych.
- zlecanie robót w systemie przetargowym.
- podniesienie poziomu nadzoru nad prowadzonymi robotami, poprzez własnych pracowników.
- poprawa jakości robót odbudowy nawierzchni po robotach rozkopowych.
- usuwanie usterek zagrażających bezpieczeństwu ruchu w trybie natychmiastowym.
- uporządkowanie spraw związanych z zajmowaniem pasa drogowego na cele reklamowe, handlu itp. oraz pozyskiwanie środków finansowych z tego tytułu na utrzymanie dróg.

Jednym z istotniejszych elementów przy organizacji MZD był właściwy dobór kadry merytorycznej pod względem posiadanych kwalifikacji i doświadczenia w drógownictwie miejskim. W MZD Opole 80% kadry posiada uprawnienia budowlane wykonawcze w tym 40% również projektowe.

Pracownik d/s mostowych przeszedł szkolenie na inspektora mostowego zgodnie z wymogami GDDP.

W przeciągu 2,5 roku zespół MZD Opole realizował zarówno poważną inwestycję drogowo-mostową, remont kapitalny zagrożonego wiaduktu w ciągu drogi nr 4(E40) jak również szereg remontów bieżących i konserwacyjnych.



Pomimo braku zastrzeżeń co do realizacji zadań MZD nie zdobył pełnego zaufania wśród władzy samorządowej a także w GDDP. W wielu przypadkach radni miasta jak również pracownicy funkcyjni urzędu miejskiego postrzegają drogi poprzez ubytek nawierzchni w jezdni czy nierówny chodnik ( na własnym podwórku ) nie interesując się potrzebami całego układu drogowego w mieście.

Poniżej przedstawiam progi i bariery jakie musi pokonywać MZD Opole:

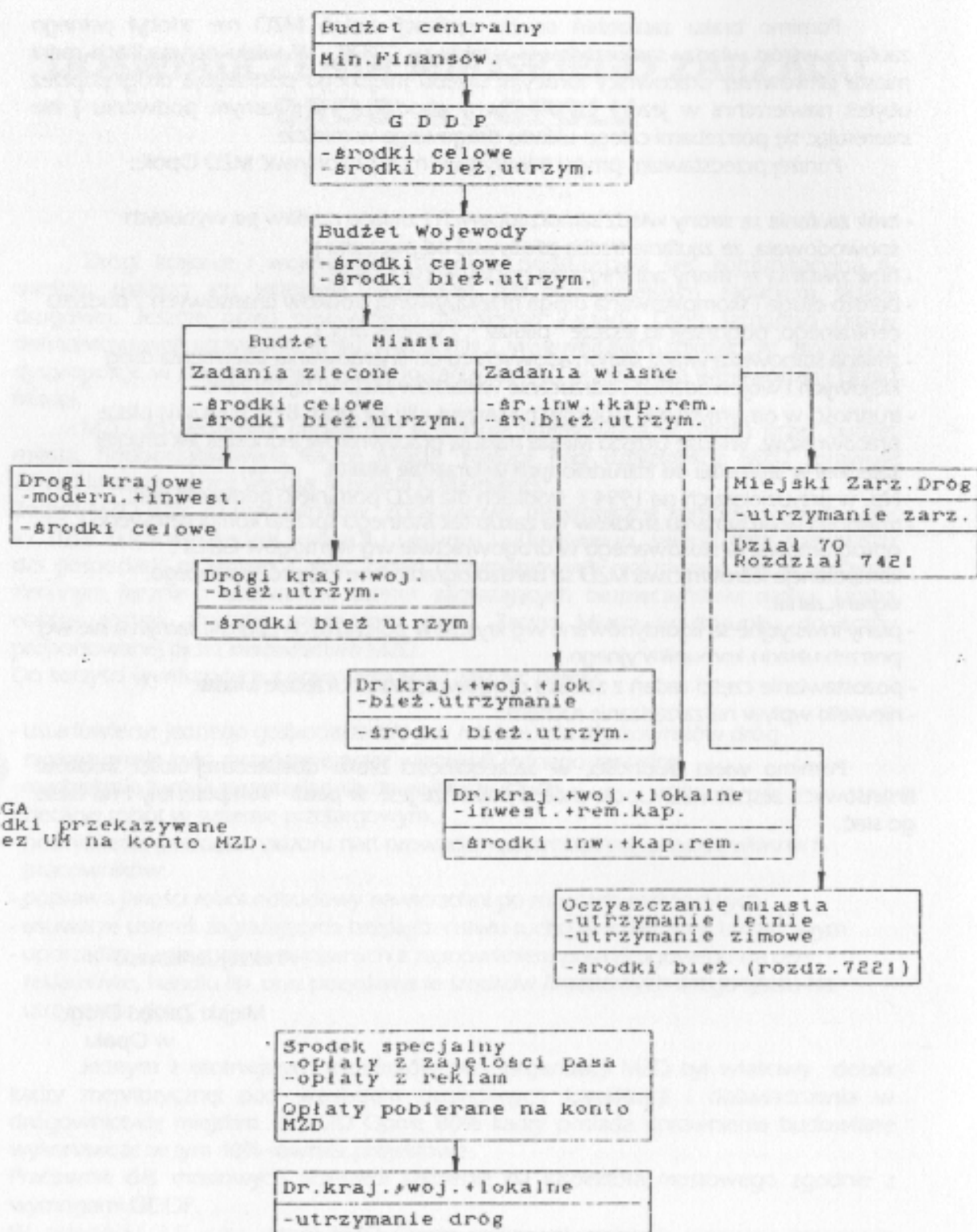
- brak zaufania ze strony władz samorządowych ( zmiana rządów po wyborach spowodowała, że zaufanie trzeba zdobywać od początku ).
- brak zaufania ze strony administracji rządowej i w GDDP.
- bardzo długa i skomplikowana droga przekazywania środków finansowych z budżetu centralnego; pogorszył to jeszcze " pilotaż ". ( Wykres nr 1 ).
- zmiana stanowiska władz samorządowych co do finansowania utrzymania dróg krajowych i wojewódzkich i odrzucanie wniosków MZD w tej sprawie.
- trudności w otrzymywaniu środków na utrzymanie zarządu; 87% stanowią płace pracowników. Władze Urzędu Miasta traktują pracowników jednostek jak drugiej kategorii w stosunku do zatrudnionych w Urzędzie Miasta.  
Np. w przydzielonych na 1994 r. środkach dla MZD pominięto podwyżki płac.
- trudności w otrzymaniu środków na zakup tak istotnego sprzętu komputerowego i oprogramowania stosowanego w drogownictwie wg wymogów GDDP.
- kompetencje kierownictwa MZD są bardzo ograniczone i są próby dalszego ograniczania.
- plany inwestycyjne są koordynowane wg kryteriów politycznych i partykularnych a nie wg potrzeb układu komunikacyjnego.
- pozostawianie części zadań z zakresu drogownictwa w Urzędzie Miasta.
- niewielki wpływ na zarządzanie ruchem.

Pomimo wielu trudności, w szczególności braku dostatecznej ilości środków finansowych zespół MZD Opole chce wykazać że jest w pełni kompetentny i na wiele go stać.

Andrzej Jankowski

Miejski Zarząd Dróg  
w Opolu

# Zrodla finansowania zadan MZD Opole



UWAGA  
Środki przekazywane  
przez UM na konto MZD.

UWAGI  
-----  
Zadania obejmują:  
-utrzymanie zieleni w pasie drogowym  
Zadania nie obejmują:  
-utrzymanie odwodnień (kanalizacji)  
-oświetlenia miasta

## UKŁAD KOMUNIKACYJNY OPOLA

Układ komunikacyjny dostosowany jest do miasta rządu 50.000 mieszkańców, podczas gdy zamieszkuje je 130.000 mieszkańców.

Trasy przelotowe przebiegające przez miasto, w tym droga nr. 4 ( trasa międzynarodowa E-40 ), a także ruch miejski są oparte na jednej przeprawie mostowej przez rzekę Odrę przebiegającej przez centrum Opola.

Drugi istniejący most ze względu na ograniczoną nośność ( 2,5 t ) obsługuje jedynie ruch lokalny.

Sytuację pogarsza wysoki wskaźnik motoryzacji wynoszący 330,6 poj./1000 mieszkańców.

Sieć ulic w mieście jest przestarzała, wąska o ograniczonej widoczności na skrzyżowaniach.

Poprawy sytuacji upatruje się w kontynuacji budowy obwodnicy północnej. Niestety od 1978 r. wykonano jedynie 9,5 km odcinek do wybudowania pozostało 14 km dróg oraz przeprawa mostowa przez rz. Odrę.

O ile w najbliższym okresie nie zostaną wznowione roboty na obwodnicy, miasto nie będzie w stanie przenieść wciąż wzrastającego ruchu.

Sytuacja taka, nie pozostaje bez wpływu na stan techniczny dróg i obiektów mostowych. Ocenia się, że 50% dróg wymaga remontu kapitalnego, 30% przebudowy, a jedynie stan 20% można uznać za zadowalający. W stosunku do obiektów mostowych statystyka wypada jeszcze bardziej niekorzystnie.

### Ważniejsze dane:

|                                      |                 |
|--------------------------------------|-----------------|
| dlugość dróg ogółem                  | 283 km          |
| w tym:                               |                 |
| krajowe                              | 53 km           |
| wojewódzkie                          | 42 km           |
| lokalne miejskie                     | 188 km          |
| drogi o nawierzchni ulepszonej       | 195 km          |
| drogi o nawierzchni gruntowej        | 88 km           |
| mosty                                | 15 szt.         |
| wiadukty                             | 21 szt.         |
| przejścia podziemne                  | 4 szt.          |
| skrzyżowania z sygnalizacją świetlną | 15 szt.         |
| sygnalizacje wzbudzone dla pieszych  | 3 szt.          |
| parkingi                             | 3.440 stanowisk |

Jolanta Konopka

Wydział Inżynierii Komunalnej  
Urzędu Miasta O p o l e





# DOBRE OZNAKOWANIE POZIOME



**BARDZO WAŻNY ELEMENT ORGANIZACJI RUCHU DROGOWEGO,  
KTÓRY MA ISTOTNY WPŁYW NA JEGO BEZPIECZEŃSTWO**



OZNAKOWANIE POZIOME musi być:

- dobrze widoczne
  - trwałe
  - szorstkie jak nawierzchnia
- wszystkie te warunki spełnia:



## BILADUR

**ODBLASKOWY PLASTIK DO ZNAKOWANIA NA ZIMNO**



czyli chemoutwardzalna masa o kilkuletniej trwałości, która:

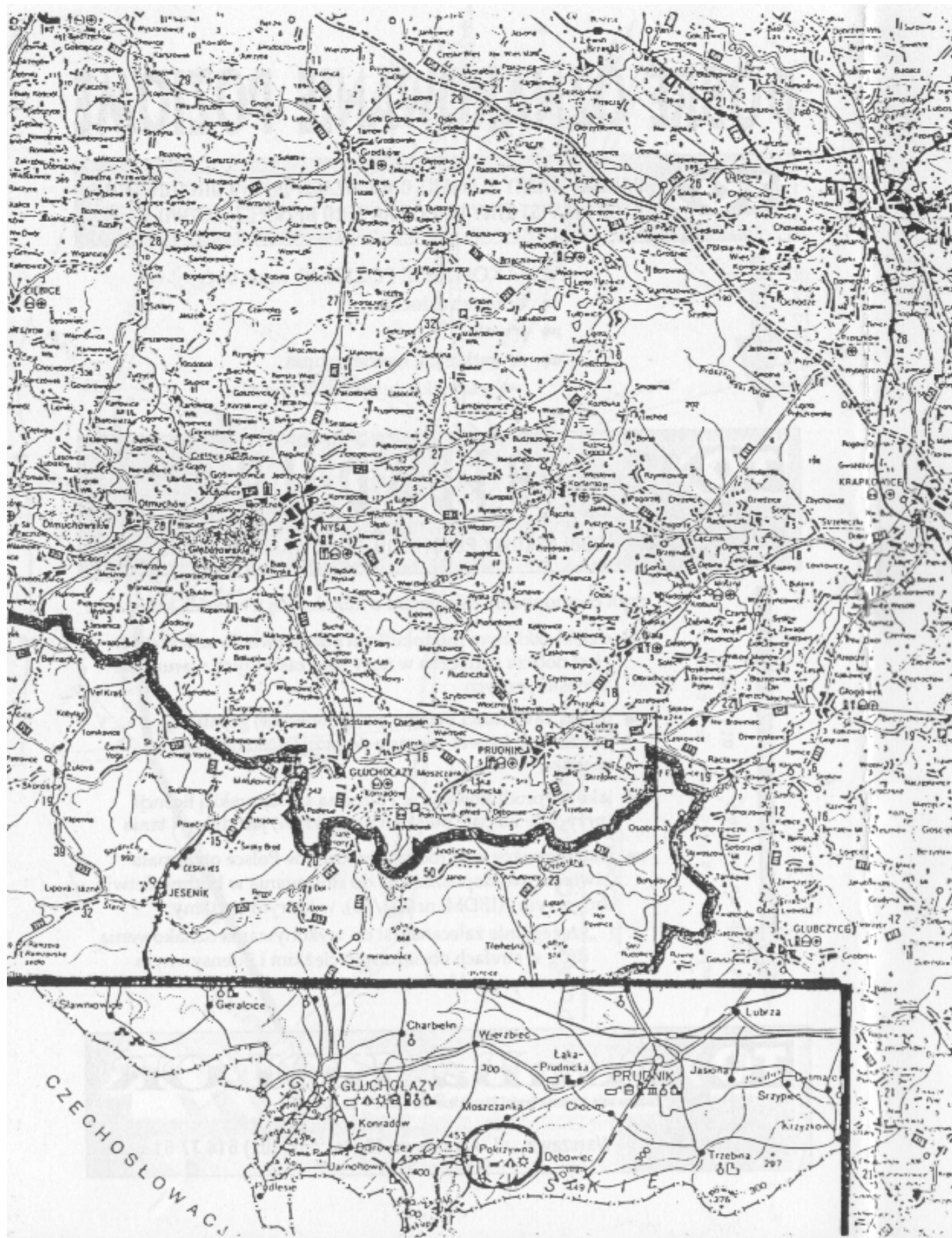
- dzięki szklanym mikrokulkom odbija światło reflektorów i jest dobrze widoczna w nocy i w czasie złych warunków atmosferycznych
- dzięki zawartości kwarcu o odpowiedniej granulacji jest zawsze (nawet w czasie deszczu) dostatecznie szorstka
- jako wyprodukowana w Polsce na szwajcarskiej licencji (przy 30% udziale polskich produktów) jest dobra i tania
- jako pierwszy tego rodzaju produkt w Polsce otrzymała „świadectwo dopuszczenia do stosowania w budownictwie drogowym” (IBDM, nr 202/93), w którym czytamy:  
„szczególnie zalecana jest do wykonywania oznakowania dróg w strefach obciążonych ciężkim i intensywnym ruchem pojazdów”

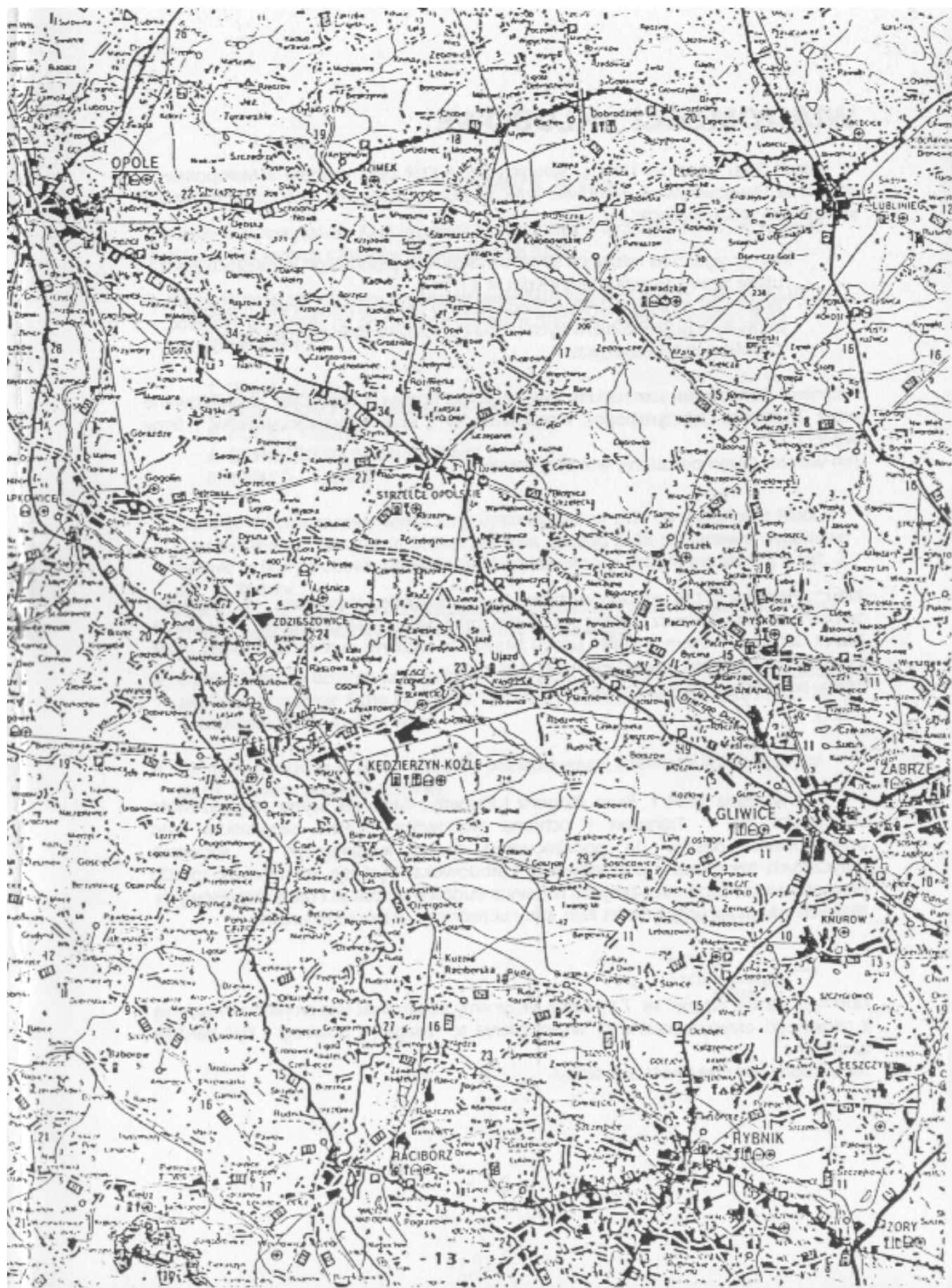


## AmBa KOLOR

Znakowanie poziome jezdni Plastikiem "Na Zimno" - BILADUR

Warszawa, ul. Arkuszowa 48 tel./fax: (02) 614 77 61







## WIADOMOŚCI KLUBOWE

W dniach 7-10 września 1994 r. Stowarzyszenie KLJR było gościem II Małopolskiego Spotkania Drogowców w Tarnowie. Była to jednak pracowita gościna połączona z seminarium w Janowicach:

- Klub przygotował referat na temat oznakowania pionowego w miastach (tekst ukaże się w "Transporcie Miejskim" nr 11/94)
- Zarząd KLJR na posiedzeniu w Janowicach w dn. 9 września 1994 r. podjął uchwały o przyjęciu pierwszych pięciu członków wspierających i dwóch członków indywidualnych.

Akcentem końcowym seminarium były wspólne przeżycia muzyczne przygotowane przez Zdzisława Dąbczyńskiego i pracowników ( oraz współpracowników ) firmy WIMED.

Ten wieczór długo pozostanie w naszej pamięci.

\*  
\*   \*  
\*

Kilku członków KLJR zostało wybranych na wysokie stanowiska w organach samorządowych. Tadeusz Cudziło ponownie został wiceprzewodniczącym Rady Miasta, Marek Gabzdyl - wójtem, a Marek Lipski i Jarusz Nowakowski - wiceprezydentami miast. Gratulujemy i życzymy powodzenia oraz sukcesów. Mammy też prośbę - nie zapominajcie o Klubie.

\*  
\*   \*  
\*

27 września 1994 r. Biuro Prognoz i Ekspertyz Kancelarii Sejmu zorganizowało seminarium nt. "Transport i ochrona środowiska". Celem seminarium było przygotowanie posłów do podejmowania decyzji legislacyjnych w sprawach dotyczących transportu z poszanowaniem środowiska. Dyskusję zdominował sposób przygotowania i uzgodnień projektu ustawy o budowie autostrad i dróg ekspresowych. Bliższych informacji udzieli Prezes KLJR, który uczestniczył w tym seminarium.

\*  
\*   \*  
\*

Klub nasz istnieje już pięć lat. Z tej okazji zaczynamy publikować wspomnienia i wrażenia z minionego okresu działalności. Wspomnienia te mogą ( i powinny ) być bardziej swobodne.

Tomek Borowski czeka na Wasze teksty!

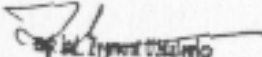


## UCHWAŁA nr 2/94

Zarządu Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu z dnia 9 września 1994r. w sprawie przyjęcia pierwszych członków wspierających KLIR.

- I. Na podstawie § 6 Statutu Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu, Zarząd KLIR postanawia przyjąć na pierwszych członków wspierających Stowarzyszenia następujące firmy:
  1. IKOM - Lublin
  2. MSR TRAFFIC - Jelonek k/Poznań
  3. PUDIZ - Olsztyn
  4. SCHNEIDER - Neustadt/Płock
  5. WIMED - Tuchów
- II. Uznając dotychczasowy wkład firm wymienionych w pkt. I w działalność Klubu Inżynierii Ruchu i utworzenia Stowarzyszenia, Zarząd KLIR postanawia wyjątkowo zwolnić te firmy z obowiązku wniesienia wpisowego, o którym mowa w § 2 ust. 2 pkt. b) Statutu.  
Postanowiono uznać, że dotychczasowa działalność wymienionych firm na rzecz KLIR w pełni pokrywa ewentualną wartość wpisowego.
- III. Oprócz tego, w uznaniu szczególnych zasług dla KLIR, Zarząd Stowarzyszenia postanawia zwolnić firmę WIMED z Tuchowa z obowiązku wnoszenia składek członkowskich do końca 1994r.
- IV. Firmy wymienione w pkt. I stają się pełnoprawnymi członkami wspierającymi KLIR z dniem podjęcia uchwały.

Prezes KLIR

  
PREZES

**UCHWAŁA nr 3/94**

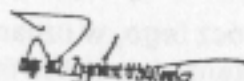
Zarządu Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu z dnia 9 września 1994r. w sprawie przyjęcia nowych członków KLIR.

I. Na podstawie § 6 Statutu Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu, Zarząd KLIR postanawia przyjąć na członków Stowarzyszenia niżej wymienione osoby, które zgłosiły chęć uczestnictwa w KLIR i wniosły wpłosate zgodnie z ust. 2 pkt.b) wymienionego na wstępie paragrafu Statutu:

1. Wiesław Furmaniak - Leszno
2. Lech Janiszewski - Płock
3. Zbigniew Latoszek - Warszawa

II. Osoby wymienione w pkt.I stają się pełnoprawnymi członkami KLIR z dniem podjęcia uchwały.

Prezes KLIR

  
PREZES

# MSR TRAFFIC

ZAKŁAD SYSTEMÓW STEROWANIA  
RUCHEM DROGOWYM  
62-002 SUCHY LAS  
JELONEK, UL. NEKTAROWA 20 A  
Tel. (61) 125-241 w. 38 Fax (61) 125-150

PRODUCENT URZĄDZEŃ DO STEROWANIA DROGOWĄ SYGNALIZACJĄ ŚWIETLNA

OFERUJE STEROWNIKI RUCHU DROGOWEGO MSR

PRACUJĄCE

- W SYSTEMACH CENTRALNEGO STEROWANIA
- W KOORDYNACJI LINIOWEJ I OBSZAROWEJ
- JAKO URZĄDZENIA AUTONOMICZNE

REALIZUJĄCE

- STEROWANIE AKOMODACYJNE
- STEROWANIE Z AKTUALIZACJĄ
- STEROWANIE WZBUDZANE
- PRACĘ STAŁOCZASOWĄ
- TRYBY MIESZANE (NP. AKOMODACJĘ GRUP KOŁOWYCH I AKTUALIZACJĘ PIESZYCH)

BUDOWA STEROWNIKÓW MSR UMOŻLIWIA TWORZENIE KONFIGURACJI ZALEŻNIE OD POTRZEB KLIENTA, Z MOŻLIWOŚCIĄ STOPNIOWEJ ROZBUDOWY URZĄDZEŃ I IMPLEMENTACJI RÓŻNORODNYCH ALGORYTMÓW STEROWANIA ORAZ WSPÓŁPRACY Z WIELOMA TYPMI CZUJNIKÓW

SKORZYSTAJ Z NASZYCH DOŚWIADCZEŃ W ZAKRESIE STEROWANIA RUCHEM DROGOWYM - PRODUKOWANE PRZEZ NAS URZĄDZENIA PRACUJĄ W 81 MIASTACH POLSKI

ZAPRASZAMY!

# MSR TRAFFIC

**ZAKŁAD BEZPIECZEŃSTWA  
RUCHU DROGOWEGO  
ZABERD Sp. z o.o.**

50-529 Wrocław, ul. Borowska 1/3a



Spółka "ZABERD" powstała w marcu 1992r. w wyniku prywatyzacji sfery wykonawczej Miejskiego Zarządu Ulic i Mostów we Wrocławiu. Kadre jej stanowią byli pracownicy jednego z działów byłego MZUiM - Zakładu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Zatrudniamy obecnie ponad 80 osób. Są to specjaliści posiadający wysokie kwalifikacje zawodowe zdobyte podczas kilkunastoletniego stażu przy utrzymaniu i konserwacji oznakowania oraz sygnalizacji ulicznej na terenie miasta Wrocławia.

Od chwili powstania rozszerzyliśmy swoją poprzednią działalność m.in. o:

- wykonawstwo i konserwację oświetlenia ulicznego,
- produkcję znaków drogowych zwykłych oraz odblaskowych z wysokiej jakości folii amerykańskiej firmy 3M,
- pomiary elektryczne.
- reklamy.

Wykonujemy na terenie Wrocławia prawie wszystkie poważniejsze organizacje ruchu docelowego i zastępczego. Zabezpieczamy większość imprez kulturalnych i sportowych m.in.: Mistrzostwa Polski w maratonie, Rajd Polski, wyścigi kolarskie itp. Prowadzimy roboty związane z iluminacją obiektów zabytkowych z zastosowaniem specjalnych lamp halogenowych i urządzeń firmy Philips. Nasza spółka dysponuje wszelkimi maszynami, sprzętem i materiałami niezbędnymi do prowadzenia swojej działalności.

W zagadnieniach inżynierii ruchu współpracujemy z francuską firmą "SAR". Posiadamy specjalistyczny sprzęt do oznakowania poziomego firmy SAR - Euroliners typu: TRASSAR 131 AIRLESS, TRASSAR 9, oraz 4 agregaty przewoźne - GROUPE AIRLESS i niemieckiej firmy HOFFMAN typu: H26-1. Dysponujemy również frezarkę do likwidacji oznakowania poziomego. Sprzęt obsługiwany jest przez wysokokwalifikowanych operatorów przeszkolonych za granicą przez firmy SAR i austriacką SWAROWSKI.

Do oznakowania poziomego stosujemy farbę SINOLACK NORMAND'EST produkcji francuskiej, charakteryzującą się wysoką jakością i trwałością. Na życzenie zleceniodawcy stosujemy dowolny rodzaj farby oraz mikrokulki szklane.

W zakresie sygnalizacji ulicznej prowadzimy budowy nowych sygnalizacji, modernizację już istniejących oraz programowanie sterowników konwencjonalnych i mikroprocesorowych. Posiadamy własne laboratorium elektroniczne wyposażone w specjalistyczną aparaturę pomiarową.

W roku 1994 przy współpracy z włoską firmą SEA ( Segnaletica Stradale - Tortona ) uruchomiliśmy linię produkcyjną znaków drogowych o wysokim standardzie europejskim.



**Materiały wykorzystywane przy organizacji ruchu drogowego m.in.:**

- pacholki drogowe,
- taśmy zabezpieczające,
- separatory ruchu,
- krawężniki przenośne

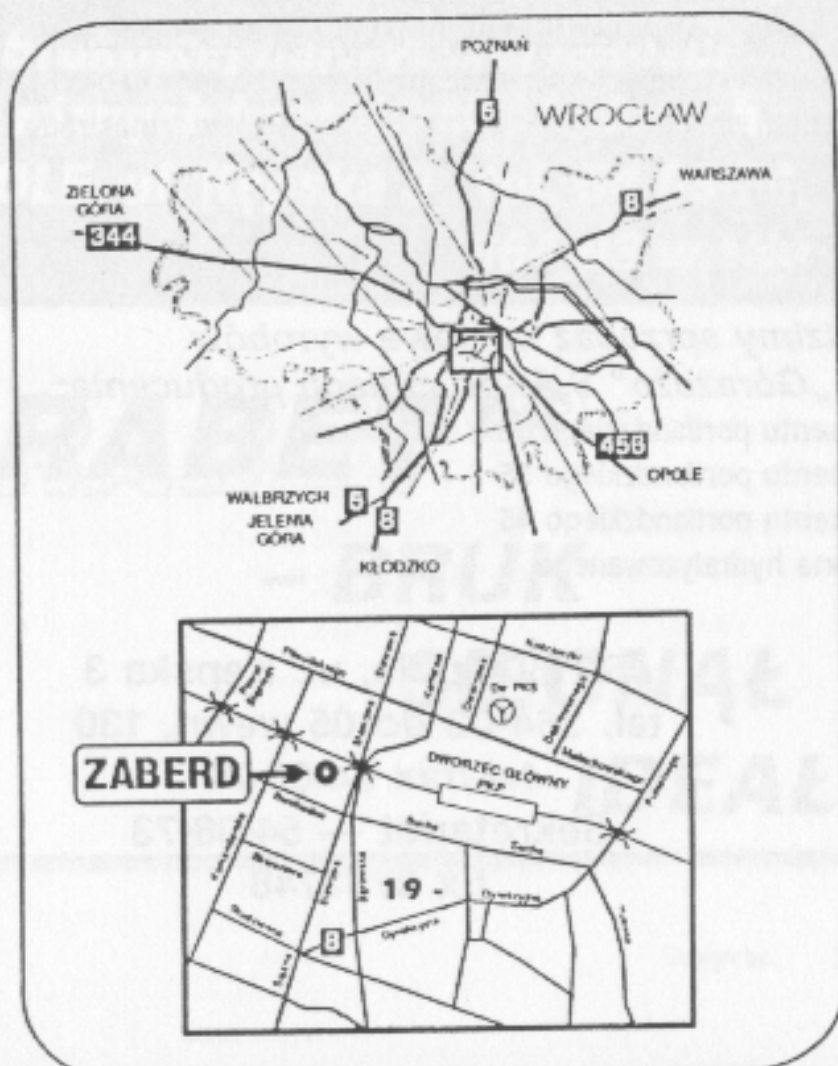
sprawadzamy bezpośrednio z firm angielskich takich jak:

- PETER COOK SAFETY PRODUCTS LTD.,
- PMC ASSOCIATES,
- EUROPALITE LTD.,
- RBH BODDINGTONS LIMITED.

Poza wykonaniem i dystrybucją urządzeń bezpieczeństwa ruchu wykonujemy prace projektowe w zakresie:

- organizacji ruchu drogowego,
- budowy i modernizacji sygnalizacji,
- programów sygnalizacji.

Mając pełne zabezpieczenie sprzętowe i materiałowe oraz sprawdzoną, niezawodną kadrę zawodową, wykonujemy nasze usługi fachowo, solidnie i w krótkich terminach.



**PRZEDSIĘBIORSTWO**  
**GÓRABET**   
*Spółka z o.o.*

*To producent najwyższej jakości WIBRO-PRASOWANEJ kostki brukowej w różnych kształtach i kolorach, wykonywanej wg standardów i technologii niemieckiej przez najnowszej generacji maszynę renomowanej firmy „ZENITH” i wężła betoniarskiego firmy „TEKA”.*

**Oferujemy:**

- ☐ kostkę brukową w różnych kształtach i kolorach
- ☐ płyty trawnikowe
- ☐ atestowany beton towarowy wysokiej jakości (B-55)

**JESTEŚMY W STANIE SPROSTAĆ KAŻDEJ ZAMÓWIONEJ ILOŚCI !!!**

**Wykonujemy:**

- ☐ nawierzchnie z kostek brukowych i płyt trawnikowych
- ☐ roboty wykończeniowe o najwyższych standardach wykonania w budownictwie przemysłowym, mieszkaniowym i użyteczności publicznej
- ☐ budowlane roboty modernizacyjne i remontowe w pełnym zakresie (pod klucz)
- ☐ parkingi, chodniki, podjazdy, place manewrowe, autostrady i lotniska

**Aranżujemy:**

- ☐ ogrody i skwery
- ☐ infrastrukturę miejską itp.

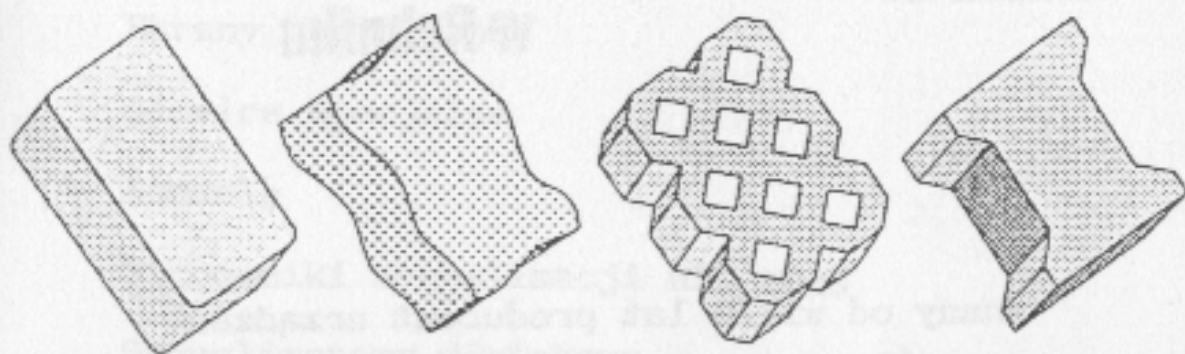
**Prowadzimy sprzedaż hurtową wyrobów**

**Z.C-W. „GóraŹdże” S.A. po cenach producenta:**

- ☐ cementu portlandzkiego 35 z dodatkami
- ☐ cementu portlandzkiego 35
- ☐ cementu portlandzkiego 45
- ☐ wapna hydratyzowanego

45-129 Opole, ul. Kępska 3  
tel. 364-03 do 05 wewn. 130  
tel./fax 54-08-74  
Sekretariat — 54-08-73  
tlx 0733748

**To, czego brakuje  
na naszych chodnikach  
– kostka brukowa z klasą  
produkcji „GÓRABET”u**



**„GÓRABET” – Producent atestowanej kostki  
brukowej najwyższej jakości  
w różnych kształtach i kolorach.**

**OPOLE, ul. Kępska 3 tel. 54-08-74,  
364-03 w.130**

**GÓRABET®**

**– BRUK**

**SIĘGNAŁ**

**IDEAŁU**

44-251 Opole, ul. Szydły 52,  
tel. 045 / 21 43 11 433,  
fax 045 22 21 05 11

Design by: T'Gra!



Rok założenia 1824

## Fabryka Urządzeń Sygnalizacyjnych i Teletechnicznych S.A. "Sygnały" w Rybniku

znany od wielu lat producent urządzeń  
sygnalizacyjnych wykonuje i oferuje  
wyroby z 4 branż ;

- drogowniczej
- górniczej
- kolejowej
- telekomunikacyjnej

Polecamy również nasze usługi w zakresie;

- wykonania robót z obróbki skrawaniem  
i przeróbki plastycznej
- hartowania i obróbki cieplnej
- przetwórstwa tworzyw
- malowania proszkowego
- wykonawstwa narzędzi
- cynkowania galwanicznego



PRODUKUJEMY DLA DROGOWNICTWA;

Latarnie sygnałowe

Ekrany kontrastowe

Główce specjalne

Konsole

Sterowniki sygnalizacji ulicznej

Sygnalizatory dźwiękowe

Tarcze ostrzegawczo - błyskowe

Zestaw awaryjnych sygnalizatorów drogowych

Zestaw drogowy ostrzegawczo - błyskowy

Znaki drogowe podświetlane

Wsporniki masztowe do latarni

Barierki ochronne

Maszty sygnalizacji świetlnej

Przyciski przejścia dla pieszych

Sygnalizatory małogabarytowe

Fabryka Urządzeń Sygnalizacyjnych i Teletechnicznych S.A.

44-251 Rybnik, ul. Sygnały 62,  
tel.: 036 / 21 431 ÷ 433,  
telex : 036427 ZWUS PL,  
fax : 036 / 22 094

## PROBLEM DO DYSKUSJI

Postulowane zmiany lub nowe elementy podaje się tłustym drukiem a komentarze i uwagi kursywą.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRÓW TRANSPORTU I GOSPODARKI MORSKIEJ ORAZ SPRAW WEWNĘTRZNYCH z dnia 11 stycznia 1993r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych - *proponowane zmiany*.

### ROZDZIAŁ 2 ZNAKI DROGOWE PIONOWE

§ 8. ust. 4.

- 1) D-18 "parking", oznaczający miejsce przeznaczone na postój (parkowanie) pojazdów silnikowych; w razie wyznaczenia postoju na chodniku lub jezdni inaczej niż równoległe do jej krawędzi, sposób umieszczenia pojazdu nakazany jest znakami drogowymi poziomymi lub (oraz) na umieszczonej pod znakiem D-18 tabliczce:

### ROZDZIAŁ 4 ZNAKI DROGOWE POZIOME

§ 18. Znakami drogowymi poziomymi są umieszczone na nawierzchni linie ciągle lub przerywane, pojedyncze lub podwójne, strzałki, napisy, symbole oraz inne linie związane z oznaczaniem określonych miejsc na tej nawierzchni. Znak drogowy poziomy mogą być barwy: białej, żółtej, czerwonej lub niebieskiej, barwa żółta jest zastrzeżona dla czasowych zmian organizacji ruchu wynikających np. z prowadzenia robót na drogach i jeżeli jest ona zastosowana, obowiązuje przed oznakowaniem w innych barwach. Barwa czerwona może być stosowana wyłącznie dla oznaczania miejsc gdzie obowiązuje zakaz zatrzymywania się pojazdów. Barwa niebieska może być stosowana dla oznaczania miejsc postoju pojazdów wewnątrz wydzielonych obszarów np: strefy ograniczonego postoju, strefy zamieszkania itp.

## USTAWA - PRAWO O RUCHU DROGOWYM

### ROZDZIAŁ 2 ZATRZYMANIE I POSTOJ

Art. 40.

2. Zatrzymując pojazd na jezdni kierujący powinien ustawić go jak najbliżej jej krawędzi oraz równoległe do niej, chyba, że znaki drogowie wskazują inny sposób postoju.

Art. 41.

2. Zabrania się postoju:

.....  
.....

- 5) w sposób inny niż wskazany znakami drogowymi.

