



M A K O C O N S U L T I N G

u l . P e o w i a k ó w 9 / 2 7

2 2 - 4 0 0 Z a m o ś ć

www.makoconsulting.com.pl



PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

ZADANIE	ROZBUDOWA UL. LWOWSKIEJ W ZAMOŚCIU
BRANŻA	INŻYNIERIA RUCHU
INWESTOR	PREZYDENT MIASTA ZAMOŚĆ, UL. RYNEK WIELKI 13, 22-400 ZAMOŚĆ
ZAWARTOŚĆ	STAŁA ORGANIZACJA RUCHU

FUNKCJA	SPECJALNOŚĆ	IMIĘ I NAZWISKO	UPRAWNIENIA	PODPIS
PROJEKTANT	DROGOWA	MGR INŻ. DAMIAN ŁOKAJ	LUB/0149/PWOD/11	
ASYSTENT	DROGOWA	INŻ. MARLENA KOBOJEK		

4 MAJ 2023 r

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot opracowania.....	3
2. Inwestor	3
3. Podstawa opracowania	3
4. Istniejący stan zagospodarowania	3
5. Projektowane zagospodarowanie terenu	5
6. Opis projektowanego oznakowania	9
7. Warunki wykonania stałej organizacji ruchu.....	9
8. Wykaz znaków pionowych i poziomych	10
9. Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu.....	14

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. Plan orientacyjny	skala 1:10 000
2. Projekt stałej organizacji ruchu	skala 1:500

I. OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot opracowania.

Przedmiotem opracowania jest zaprojektowanie stałej organizacji ruchu dla inwestycji tj. „ROZBUDOWA UL. LWOWSKIEJ W ZAMOŚCIU”.

2. Inwestor:

PREZYDENT MIASTA ZAMOŚĆ, UL. RYNEK WIELKI 13, 22-400 ZAMOŚĆ

3. Podstawa opracowania

Podstawę opracowania stanowią:

- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. 2023 poz. 682 z póź. zmianami)
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. 2023 poz. 645 z póź. zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. 2022 poz. 1518 z póź. zmianami)
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r . Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2022 poz. 988 z póź. zmianami)
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury i Budownictwa oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipiec 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. 2019 poz. 2310 z póź. zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 24 maja 2017 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. 2017 nr 0 poz. 1062 z póź. zmianami)

4. Istniejący stan zagospodarowania

Przedmiotem opracowania jest odcinek ulicy Lwowskiej(droga wojewódzka nr 849)od skrzyżowania z ul. Spadek, przez skrzyżowanie z ul. Listopadową, z ul. Młyńską do skrzyżowania z Al. Jana Pawła II oraz ulicy Lwowskiej(droga krajowa nr 17) od skrzyżowania z Al. Jana Pawła II do granic miasta Zamość. Istniejące ulice charakteryzują się nawierzchnią asfaltową wraz z licznymi deformacjami podłużnymi i poprzecznymi. Ul. Lwowską stanowi ulica o dwóch pasach ruchu – po jednym pasie w danym kierunku (na odcinku od ul. Spadek do Al. Jana Pawła II), którą posiada pasy do skrętów w obrębie skrzyżowań. Na odcinku od

skrzyżowania z Al. Jana Pawła II do granic miasta, ulica Lwowska posiada dwa pasy ruchu oraz pasy ruchu do skrętów w obrębie skrzyżowań i zjazdów. Wzdłuż przedmiotowego odcinka zlokalizowane są opaski bezpieczeństwa o nawierzchni z płyt betonowych 50x50 cm oraz o nawierzchni z kostki brukowej betonowej, obustronne drogi dla pieszych o nawierzchni z kostki brukowej betonowej oraz o nawierzchni mineralno-asfaltowej, drogi dla rowerów o nawierzchni z kostki brukowej betonowej, zatoki autobusowe o nawierzchni klinkierowej oraz obustronne zjazdy o nawierzchni asfaltowej i nawierzchni z kostki brukowej betonowej. W skład niniejszego opracowania wchodzi również skrzyżowanie ul. Lwowskiej i Al. Jana Pawła II. Odcinek Alei Jana Pawła II jest drogą krajową nr 17 stanowi ulica dwujezdniowa o trzech pasach ruchu (kierunek Lublin) oraz o dwóch pasach ruchu (kierunek Tomaszów Lubelski). Ulica charakteryzuje się nawierzchnią asfaltową. Wzdłuż przedmiotowego odcinka znajdują się zjazdy o nawierzchni asfaltowej oraz o nawierzchni z kostki brukowej betonowej, a także drogi dla pieszych i rowerów o nawierzchni z kostki brukowej betonowej. Odwodnienie ulic odbywa się do istniejącej kanalizacji deszczowej, zaś ich oświetlenie odbywa się poprzez istniejące oświetlenie uliczne. Na projektowanym odcinku (droga krajowa nr 17 – Al. Jana Pawła II) odbywa się ruch zarówno o charakterze lokalnym, jak również ruch tranzytowy. Dodatkowo na przedmiotowym terenie stwierdzono obecność oznakowania poziomego, pionowego, obecność uzbrojenia podziemnego w postaci: sieci wodociągowej, kanalizacyjnej, ciepłowniczej, gazowej, telekomunikacyjnej oraz elektroenergetycznej. Ponadto w obrębie obszaru opracowania zainwentaryzowano drzewa kolidujące z projektowaną inwestycją. Struktura ruchowa na drodze:

1. krajowej nr 17 - pojazdy ciężarowe, ciężarowe z przyczepami, osobowe, autobusy. Kategoria ruchu KR5.
2. droga wojewódzka nr 849 – pojazdy osobowe, dostawcze i autobusy. Kategoria ruchu KR4.

5. Projektowane zagospodarowanie terenu

Zaprojektowano rozbudowę ulicy Lwowskiej; od skrzyżowania z ul. Spadek do skrzyżowania z Al. Jana Pawła II (droga wojewódzka nr 849), ulicy Lwowskiej (droga krajowa nr 17) od skrzyżowania z Al. Jana Pawła II do granic miasta Zamość oraz rozbudowę odcinka Al. Jana Pawła II.

Rozbudowa ul. Lwowskiej (DW849):

Zakres robót zaprojektowano od km 0+000.00 do km 0+551.49 (Al. Jana Pawła II).

Na odcinku od km 0+023.5 do km 0+177.93 (ul. Młyńska) zaprojektowano jezdnię asfaltową dwupasową, dwukierunkową o szerokości 7,0 m, ze spadkiem daszkowym 2%. Jezdnie po obu stronach obramowano za pomocą krawężnika betonowego/kamiennego 20x30cm.

Wzdłuż przedmiotowego odcinka po lewej stronie, zaprojektowano drogę dla pieszych o nawierzchni asfaltowej, o szer. 3m i spadku poprzecznym 2% w kierunku jezdni oraz po prawej stronie; drogę dla pieszych z płyt betonowych koloru grafitowego 50x50cm gr. 7cm, o szer. 3m i spadku poprzecznym 2% w kierunku jezdni. Przy krawężnikach zaprojektowano pasy bezpieczeństwa o nawierzchni z kostki brukowej betonowej koloru czerwonego gr 6 cm (szerokość pasa wraz z krawężnikiem wynosi 0,50 m). Drogi dla pieszych obramowano obrzeżem betonowym 6x20x100 cm od strony zieleńców. Na odcinku zostaną przebudowane skrzyżowania z ul. Spadek, ul. Listopadową w postaci skrzyżowań zwykłych oraz zjazdu do posesji.

Skrzyżowanie ul. Lwowskiej i Młyńskiej w km 0+177.93, zaprojektowano w postaci ronda jednopasowego o średnicy zewnętrznej – 24m z przejezdną wyspą środkową. Jezdnie ronda zaprojektowano o naw. asfaltowej o szer. 7m, a wyspę środkową z kamienia polnego o średnicy – 10m. Jezdnie w obrębie ronda obramowano krawężnikiem betonowym/kamiennym o wymiarach 20x30x100cm. Na wlotach do ronda zaprojektowano wyspy dzielące o szer. 2,5-3,0m z kostki betonowej. Wyspy będą stanowić azyl dla pieszych i rowerów. Wloty do ronda zaprojektowano o szer. 3,5m, natomiast wyloty o szer. 4,0m. Wyłukowania wlotów wyokrąglono promieniem $R=12m$, a wylotów $R=15m$. Na wlocie ul. Młyńskiej (od południa) zaprojektowano „baypass” dla pojazdów skręcających w prawo na ul. Lwowską. Baypass od jezdni ronda oddzielono wyspą o nawierzchni z kostki granitowej

łupanej. Skosy załamania krawędzi jezdni na wlotach do ronda zaprojektowano w proporcji 1:10.

Na odcinku ul. Lwowskiej od km 0+177.93(ul.Młyńska) do km 0+551.49(Al. Jana Pawła II)zaprojektowano jezdnię asfaltową dwupasową, dwukierunkową, z dodatkowym pasem środkowym dla skrętów w zjazdu, o nawierzchni w kolorze czerwonym. Zasadnicze pasy ruchu będą miały szer. 3,5 m, natomiast pas do skrętów szer.3m. Jezdnia będzie miała spadek daszkowy - 2%. Jezdnie po obu stronach obramowano za pomocą krawężnika betonowego/kamiennego 20x30cm.

Wzdłuż przedmiotowego odcinka po lewej stronie, zaprojektowano drogę dla pieszych o nawierzchni z płyt betonowych koloru grafitowego 50x50 cm, o szer. 2m i spadku poprzecznym 2% w kierunku jezdni i drogę dla rowerów o nawierzchni asfaltowej o szer. 2,5m i spadku poprzecznym 2% w kierunku jezdni. Po prawej stronie zaprojektowano drogę dla pieszych i rowerów o nawierzchni asfaltowej o szer. 3m i spadku poprzecznym 2% w kierunku jezdni. Drogi dla pieszych i drogi dla rowerów oddzielono od jezdni bocznym pasem dzielącym o szer. 2,0m, składający się zieleńca oraz opaski bezpieczeństwa od strony krawężnika o szer. 0,5m z kostki betonowej. Drogi dla pieszych i drogi dla rowerów obramowano obrzeżem betonowym 6x20cm od strony zieleńców, natomiast pomiędzy drogą dla pieszych i drogą dla rowerów zaprojektowano 1-rząd betonowej kostki integracyjnej o wymiarach 10x8cm, koloru czerwonego. Na odcinku zostanie przebudowane skrzyżowanie z ul. Lwowską, w postaci skrzyżowań zwykłych i zjazdu do posesji oraz dwie zatoki autobusowe o szer. 3m, o nawierzchni z kostki granitowej. Wjazd do sklepu Biedronka w km 0+435.5, str.L będzie posiadał dodatkowym pas zjazdowy. Wyjazd będzie realizowany tak jak w stanie istniejącym.
Przebudowa skrzyżowania ul. Lwowskiej i Al. Jana Pawła II – rondo:

Skrzyżowanie zaprojektowano w postaci ronda o średnicy zewnętrznej – 50m. Na kierunku Lublin – Tomaszów Lub. zaprojektowano jezdnie ronda o dwóch pasach ruchu o szer. 6m, natomiast na kierunku Tomaszów Lub. – Lublin jedno pas ruchu o szer. 6m. Jezdnie ronda zaprojektowano o naw. asfaltowej. Wyspę środkową zaprojektowano o promieniach R=15-18m. Wyspa zostanie obramowana krawężnikiem kamiennym 20x30cm. W obrębie wyspy zaprojektowano jezdnie dla pojazdów ponadnormatywnych dla kierunku Lublin – Tomaszów Lub. z kostki granitowej łupanej, na pozostałej części ronda zaprojektowano zieleniec. Jezdnie w obrębie ronda obramowano krawężnikiem betonowym/kamiennym o wymiarach 20x30cm.

W ramach opracowania zaprojektowano dodatkowy wlot na rondo z parkingu sklepu Carrefour, który będzie umożliwiał wjazd i wyjazd do sklepu. Na wlotach do ronda zaprojektowano wyspy dzielące o szer. 3,0-6,0m, z kostki betonowej lub zieleniec. Wyspy będą stanowić azyl dla pieszych i rowerów. Wloty do ronda zaprojektowano o szer. 3,5-4,0m, natomiast wyloty o szer. 4,0m. Wyłukowania wlotów wyokrąglono promieniem $R=13-15m$, a wylotów $R=18m$. Dodatkowo na kierunku Tomaszów Lub. – Lublin zaprojektowano baypass o szer. 5m. Baypass od jezdni ronda oddzielono wyspą obramowaną krawężnikiem $20 \times 30 \times 100cm$ i opaską bezpieczeństwa $0,75cm$. Powierzchnie wyspy będzie stanowić zieleniec. Skosy załamania krawędzi jezdni na wlotach do ronda zaprojektowano w proporcji 1:10.

Rozbudowa ul. Lwowskiej(DK17):

Zakres robót zaprojektowano od km 0+188.61(skrzyżowanie z Al. Jana Pawła II) do km 0+504.4(granica Miasta Zamość).

Na odcinku od km 0+240 do km 0+364.6, zaprojektowano dwujezdniową, jezdnię asfaltową o dwóch pasach w jednym kierunku o szerokości 3,5-4,0 m, ze spadkiem daszkowym 2% od osi. Jezdnie oddzielono wyspą środkową o szer. 3m z kostki betonowej.

Na odcinku od km km 0+364.6 do km 0+418, zaprojektowano jednojezdniową, jezdnię asfaltową o dwóch pasach w jednym kierunku o szerokości 3,5m, ze spadkiem daszkowym 2% od osi. W środku jezdni zlokalizowano pas skrętów do zjazdów o nawierzchni asfaltowej w kolorze czerwonym.

Na odcinku od km 0+418 do km 0+500.4(granica Miasta Zamość), zaprojektowano jednojezdniową, jezdnię asfaltową o dwóch pasach z redukcją do jednego pasa w jednym kierunku, ze spadkiem daszkowym 2% od osi. Szerokość jezdni została nawiązana do realizowanej rozbudowy drogi krajowej nr 17, poza granicami miasta. Jezdnie po obu stronach obramowano za pomocą krawężnika betonowego $20 \times 30cm$.

Wzdłuż przedmiotowego odcinka po lewej stronie, zaprojektowano drogę dla pieszych o nawierzchni z płyt betonowych koloru grafitowego $50 \times 50 cm$, o szer. 2m i spadku poprzecznym 2% w kierunku jezdni. Po prawej stronie zaprojektowano drogę dla pieszych o nawierzchni z płyt betonowych koloru grafitowego $50 \times 50 cm$ o szer. 2,5-3m i spadku poprzecznym 2% w kierunku jezdni. Drogi dla pieszych i drogi dla rowerów oddzielono od jezdni bocznym pasem dzielącym o szer. 2,0-3,0m, składający się zieleńca oraz opaski

bezpieczeństwa od strony krawężnika o szer. 0,75m z kostki betonowej. Drogi dla pieszych dla rowerów obramowano obrzeżem betonowym 6x20cm od strony zieleńców. Na odcinku zostaną przebudowane zjazdy do posesji i zjazd do sklepu Carrefour. Na końcu odcinka po stronie lewej zaprojektowano przebudowę pętli autobusowej. W ramach przebudowy zaprojektowano korektę geometrii pętli i wymianę istniejącej nawierzchni na kostkę granitową łupaną. W obrębie pętli zaprojektowano drogi dla pieszych i miejsca na wiaty przystankowe.

Rozbudowa Al. Jana Pawła II(DK17):

Zakres robót zaprojektowano od km 0+010 do km 0+188.61(skrzyżowanie z ul.Lwowską).

Na odcinku zaprojektowano dwujezdniową, jezdnię asfaltową o dwóch pasach w jednym kierunku o szerokości 3,5-4,0 m, ze spadkiem daszkowym 2% od osi. Dodatkowo zaprojektowano dodatkowe pasy skrętów do zjazdów i pas włączenia ze zjazdu. Jezdnie oddzielono wyspą środkową o szer. 3-6m, obramowaną krawężnikiem 20x30cm i opaską bezpieczeństwa o szer. 0,75m z kostki betonowej. Środkową część wyspy będzie stanowił zieleniec.

Na początku zakresu opracowania nawiązano się do istniejących szerokości jezdni i układzie pasów. Jezdnie obramowano za pomocą krawężnika betonowego 20x30cm.

Wzdłuż przedmiotowego odcinka po lewej stronie, zaprojektowano drogę dla pieszych o nawierzchni z płyt betonowych koloru grafitowego 50x50 cm, o szer. 2m i spadku poprzecznym 2% w kierunku jezdni i drogę dla rowerów o nawierzchni asfaltowej o szer. 2,5m i spadku poprzecznym 2% w kierunku jezdni. Po prawej stronie zaprojektowano drogę dla pieszych o nawierzchni z płyt betonowych koloru grafitowego 50x50 cm, o szer. 2m i spadku poprzecznym 2% w kierunku jezdni i drogę dla rowerów o nawierzchni asfaltowej o szer. 2,5m i spadku poprzecznym 2% w kierunku jezdni. Drogi dla pieszych i drogi dla rowerów oddzielono od jezdni bocznym pasem dzielącym o szer. 3,0-4,0m, składający się zieleniec oraz opaski bezpieczeństwa od strony krawężnika o szer. 0,75m z kostki betonowej. Drogi dla pieszych dla rowerów obramowano obrzeżem betonowym 6x20cm od strony zieleńców, natomiast pomiędzy drogą dla pieszych i drogą dla rowerów zaprojektowano 1-rząd betonowej kostki integracyjnej koloru czerwonego. Na odcinku zostaną przebudowane zjazdy. Do sklepu Merkury i salonu Renault zostanie wykonana dodatkowa jezdnia asfaltowa. Wjazd do w/w obiektów będzie możliwy z projektowanego bypassu oraz z Al. Jana Pawła II. Natomiast wyjazd

z obiektów będzie możliwy na Al. Jana Pawła II. Wjazd do sklepu Biedronka z Al. Jana Pawła II będzie realizowany tak jak w stanie istniejącym, z dodatkowym pasem do skrętu.

6. Opis projektowanego oznakowania

Szczegółowe oznakowanie poziome oraz pionowe znajduje się w części graficznej załączonej do niniejszego opracowania.

UWAGA:

W ciągu dróg podporządkowanych które stanowią ul. Spadek oraz ul. Listopadowa zaprojektowano przejścia sugerowane.

7. Warunki wykonania stałej organizacji ruchu:

Lokalizacja oznakowania winna zostać ustawiona w miejscach wskazanych na planie sytuacyjnym w sposób umożliwiający jego najlepszą możliwą widoczność. Symbole znaków i słupków w opracowaniu nie odzwierciedlają ich rzeczywistych rozmiarów. Po wykonaniu prac oznakowanie docelowe musi stanowić przedmiot oddzielnego odbioru branżowego z udziałem inspektora nadzoru, przedstawiciela właściwej rzeczowo Komendy Policji, organu zarządzającego ruchem i Inwestora.

Warunki wykonania oznakowania pionowego i poziomego:

- należy zastosować oznakowanie z grupy znaków wielkości średnich, a oznakowanie C13/16 i C16 o wielkości mini.
- konstrukcje wsporcze znaków należy wykonać z rur stalowych ocynkowanych ogniowo o średnicy min 70 mm. Od góry słupki powinny być zabezpieczone kapturkiem.
- słupki do znaków należy zabetonować w podłożu zgodnie ze sztuką budowlaną i instrukcją o znakach drogowych pionowych w sposób uniemożliwiający ich wyrwanie lub przewrócenie (fundamenty betonowe o wymiarach 25x25x60 cm - beton B-15)
- tarcze znaków drogowych powinny być wykonane z blachy stalowej ocynkowanej ogniowo o grubości 1,5 mm z podwójnie zagiętymi krawędziami na całym obwodzie oraz z profilami usztywniająco - montażowymi.
- tarcze znaków powinny być mocowane do słupków za pomocą uchwytów uniwersalnych (wyposażonych w specjalne podkładki w formie miseczek, utrudniające demontaż znaku przez osoby niepowołane) lub w uzasadnionych przypadkach za pomocą taśm montażowych (np. do

montażu tarcz znaków na słupach i latarniach o dowolnych średnicach i kształtach)

- pomiędzy obejmą tarczy znaku a słupkiem należy zastosować specjalną taśmę antypoślizgową (zwiększającą współczynnik tarcia), zabezpieczającą tarczę znaku przed obrotem na słupku

- odległość pozioma, znaku od krawędzi jezdni nie mniej niż 0,5 m.

- nie dopuszcza się zamocowania znaku do konstrukcji wsporczej w sposób wymagający bezpośredniego przeprowadzenia śrub mocujących przez lico znaku.

- lico tarczy znaku wykonane z folii odblaskowej Typ 3 (trzeciej generacji) (charakterystyczny widok plastra miodu)

- należy zastosować oznakowanie poziome grubowarstwowe na jezdni

- przejazdy dla rowerów oraz przejścia dla pieszych należy pomalować na kolor czerwony – powierzchnia malowania: 305.00 m²

- pasy jezdni malowane na kolor czerwony – 920.00 m²

- nawierzchnia uszorstniająca – 420.00 m²

Uwaga: Nie dopuszcza się wykonania oznakowania poziomego w warunkach atmosferycznych, które spowodują zmniejszoną trwałość oznakowania.

Nie dopuszczalne warunki to:

- temperatura powietrza poniżej 10 °C

- opady deszczu, śniegu

8. Wykaz znaków pionowych

9. Oznakowanie pionowe		
Nazwa	Stan	Szt.
E-1	Projektowane	4
F-15	Projektowane	6
A-20	Projektowane	2
D-3	Projektowane	9
C-2	Projektowane	6
D-41	Projektowane	1
E-15a	Projektowane	4
B-25	Projektowane	6
D-14	Projektowane	1

9. Oznakowanie pionowe

Nazwa	Stan	Szt.
D-47	Projektowane	1
B-35	Projektowane	4
B-2	Projektowane	3
D-46	Projektowane	1
B-44	Projektowane	1
D-53	Projektowane	1
B-43	Projektowane	1
D-52	Projektowane	1
A-16	Projektowane	2
F-16	Projektowane	3
D-4b	Projektowane	2
D-1	Projektowane	6
E-15b	Projektowane	1
E-5a	Projektowane	1
D-40	Projektowane	1
D-6	Projektowane	10
D-15	Projektowane	4
A-7	Projektowane	22
C-9	Projektowane	9
C-13/16	Projektowane	44
C-16	Projektowane	6
F-10	Projektowane	2
D-2	Projektowane	8
E-3	Projektowane	2
D-6b	Projektowane	19
B-20	Projektowane	1
C-12	Projektowane	9
T-27	Projektowane	2

Razem szt.= 206

Konstrukcje wsporcze		
Nazwa	Stan	Szt.
Słupek	Projektowane	64
Podwójny słupek	Projektowane	10
Słupek+wspornik-lewy	Projektowane	17
Razem szt.= 91		

Oznakowanie pionowe		
Nazwa	Stan	Szt.
B-18	Do przeniesienia	6
T-0	Do przeniesienia	4
B-36	Do przeniesienia	2
D-4a	Do przeniesienia	2
B-43	Do przeniesienia	1
B-44	Do przeniesienia	1
Razem szt.= 16		

Konstrukcje wsporcze		
Nazwa	Stan	Szt.
Słupek	Do przeniesienia	3
Razem szt.= 3		

Oznakowanie poziome			
Nazwa	Stan	Dł./Pow/Szt.	Pow. mal.
P-21a	Projektowane	59.6055	22.66
P-7a	Projektowane	363.6074	43.63
P-1e	Projektowane	843.7603	101.24
P-7b	Projektowane	133.2815	31.96
P-14	Projektowane	99.7632	37.42
P-1c	Projektowane	362.1960	43.46
P-1b	Projektowane	405.1046	16.21
P-2b	Projektowane	115.9239	27.82
P-4	Projektowane	151.0053	36.24
P-23	Projektowane	134.0000	88.44
P-26	Projektowane	50.0000	34.50
P-9a mini	Projektowane	2.0000	4.14
P-8e krótki	Projektowane	6.0000	13.14
P-8a krótki	Projektowane	5.0000	6.05
P-8f krótki	Projektowane	2.0000	4.38
P-8b krótki	Projektowane	8.0000	11.92
P-8g krótki	Projektowane	4.0000	9.88
P-9a	Projektowane	2.0000	8.30
P-13	Projektowane	112.6417	29.57
P-2a	Projektowane	180.7248	21.68
P-10	Projektowane	53.5000	102.04
P-8d krótki	Projektowane	7.0000	10.43
P-12	Projektowane	10.6228	5.31
P-9b	Projektowane	2.0000	8.30
P-3b	Projektowane	35.5573	6.40
P-10/11	Projektowane	72.1134	177.54

Całkowita pow. malowania [m2]= 902.66 Łącznie pow. malowania [m2]= 902.66

Urządzenia bezpieczeństwa		
Nazwa	Stan	Dł./Szt.
U-3a	Projektowane	6.00
U-3c_1800mm	Projektowane	1.00
U-6a	Projektowane	5.00
U-5b_C-9	Projektowane	17.00
U-4b	Projektowane	1.00

UWAGA:

Projekt zakłada montaż nowych tablic z nazwami ulic.

Oznakowanie pionowe		
Nazwa	Stan	Szt.
T-0	Projektowane	12

Konstrukcje wsporcze		
Nazwa	Stan	Szt.
Słupek	Projektowane	12

10. Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu:

15.12.2024 r.

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- | | |
|----------------------------|-----------------|
| 1. Plan Orientacyjny | skala : 1:10000 |
| 2. Stała organizacja ruchu | skala : 1:500 |