

Nazwa  
zamierzenia budowlanego:

**ROZBUDOWA DROGI GMINNEJ - ULICY DWORCOWEJ NA  
ODCINKU OD UL. SIENKIEWICZA DO UL. JANA PAWŁA II  
(BEZ SKRZYŻOWANIA) W PIASECZNIE**

Nazwa i adres obiektu  
budowlanego:

**DROGA GMINNA - ULICA DWORCOWA NA ODCINKU OD  
UL. SIENKIEWICZA DO UL. JANA PAWŁA II (BEZ  
SKRZYŻOWANIA)**  
gmina Piaseczno, powiat piaseczyński, województwo  
mazowieckie

Inwestor:

**Burmistrz Miasta i Gminy Piaseczno**  
ul. Kościuszki 5  
05-500 Piaseczno

Jednostka projektowa


**ROBIMART Spółka z o.o.**  
ul. Staszica 1, Piętro V  
05-800 Pruszków

Studium opracowania

**PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU  
(bez skrzyżowania z DW722)**

Branża

**DROGOWA**

Zespół projektowy	Imię i nazwisko	Nr uprawnień	Specjalność	Data	Podpis
PROJEKTANT	inż. Mariusz Jaciubek	LOD/0609/POOD/06	DROGOWA	10.2019 r.	
OPRACOWAŁA	mgr inż. Katarzyna Parzydło		DROGOWA	10.2019 r.	

**Egz. Nr**

Pruszków, październik 2019 r.

**ROBIMART SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ**

ul. Staszica 1, piętro V, 05-800 Pruszków  
tel.: (22) 245-34-00 ; fax.: (22) 398 70 91

e-mail: [biuro@robimart.pl](mailto:biuro@robimart.pl); [robimart@robimart.pl](mailto:robimart@robimart.pl)  
[www.robimart.pl](http://www.robimart.pl)

## SPIS TREŚCI

<b>OPIS DO PROJEKTU ORGANIZACJI RUCHU .....</b>	<b>2</b>
1. WSTĘP .....	2
1.1. MATERIAŁY WYJŚCIOWE .....	2
1.2. PRZEDMIOT I CEL INWESTYCJI .....	2
1.3. CEL I ZAKRES DOKUMENTACJI .....	2
2. STAN ISTNIEJĄCY.....	2
2.1. LOKALIZACJA I ZAGOSPODAROWANIE TERENU .....	2
2.2. PARAMETRY TECHNICZNE ISTNIEJĄCYCH OBIEKTÓW DROGOWYCH .....	3
2.3. ISTNIEJĄCE OZNAKOWANIE POZIOME .....	3
2.4. ISTNIEJĄCE OZNAKOWANIE PIONOWE.....	3
3. STAN PROJEKTOWANY .....	3
3.1. PARAMETRY PROJEKTOWE .....	3
3.2. ROZWIĄZANIA W PLANIE.....	3
3.3. ROZWIĄZANIA WYSOKOŚCIOWE.....	4
4. PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU .....	5
4.1. OZNAKOWANIE POZIOME .....	5
4.2. OZNAKOWANIE PIONOWE .....	5
4.3. URZĄDZENIA ZABEZPIECZAJĄCE RUCH PIESZYCH .....	6
5. TERMIN WPROWADZENIA PROJEKTOWANEJ ORGANIZACJI RUCHU .....	6
6. OPINIE I UZGODNIENIA.....	6
RYSUNKI.....	7
PLAN ORIENTACYJNY (RYS. NR 1) .....	7
PLAN SYTUACYJNY OZNAKOWANIA (RYS. NR 2.1).....	8
PLAN SYTUACYJNY OZNAKOWANIA (RYS. NR 2.2).....	9

## **OPIS DO PROJEKTU ORGANIZACJI RUCHU**

### **1. WSTĘP**

#### **1.1. Materiały wyjściowe**

Podstawę do opracowania przedmiotowej dokumentacji stanowią:

- Umowa na wykonanie dokumentacji projektowej zawarta pomiędzy Gminą Piaseczno, a Robimart Sp. z o.o. w dniu 30.05.2016 r.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 02 marca 1999r, w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016r. poz. 124 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2017, poz. 784),
- Rozporządzenie 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. 2003 nr 220, poz. 2181 z późn. zm.),
- Załącznik nr 1 do zarządzenia nr 1682/2017 z dnia 23.10 2017r.
- Wytyczne i zalecenia Zamawiającego zawarte w SIWZ i przekazane na etapie opracowywania dokumentacji.

#### **1.2. Przedmiot i cel inwestycji**

Projekt dotyczy rozbudowy drogi gminnej - ulicy Dworcowej w Piasecznie na odcinku od ul. Sienkiewicza do ul. Jana Pawła II w Piasecznie.

Celem inwestycji jest zapewnienie obsługi ruchu pojazdów, rowerzystów oraz pieszych na przedmiotowej ulicy.

#### **1.3. Cel i zakres dokumentacji**

Niniejszy projekt stałej organizacji ruchu ma na celu uzyskanie zatwierdzenia organu zarządzającego ruchem – Starosty Piaseczyńskiego, a następnie wdrożenia go po wykonaniu rozbudowy przedmiotowej ulicy.

Zakres niniejszego projektu nie obejmuje skrzyżowania z ulicą Sienkiewicza – DW722 dla którego opracowana została odrębna dokumentacja do zatwierdzenia u Marszałka Województwa Mazowieckiego.

## **2. STAN ISTNIEJĄCY**

### **2.1. Lokalizacja i zagospodarowanie terenu**

Przedmiotowa ulica zlokalizowana jest w centralnej części miasta Piaseczno.

Wzdłuż ulicy na przedmiotowym odcinku zlokalizowana jest stacja paliw, zabudowa handlowa, usługowa oraz mieszkaniowa jednorodzinna i wielorodzinna. Przy ulicy Dworcowej zlokalizowany jest dworzec kolejowy – Stacja Piaseczno oraz linia kolejowa nr 8 - Warszawa Zachodnia - Kraków Główny.

W km 0+852 droga przecina Kanał Piaseczyński na którym zlokalizowany jest przepust.

Szerokość pasa drogowego ulicy jest zmienna i wynosi od 12m do 17m. Na odcinku od km 0+000 do 0+270 ulica zlokalizowana jest na działce kolejowej nr 1/6 (teren zamknięty). Po obu stronach ulicy występują pojedyncze drzewa i krzewy nie stanowiące jednak uporządkowanej zieleni.

## **2.2. Parametry techniczne istniejących obiektów drogowych**

Ulica Dworcowa na odcinku objętym opracowaniem posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości ~7,0 – 7,5 m. W obrębie dworca PKP w pasie ulicy występuje pętla autobusowa w formie placu o średniej szerokości 21 m i długość ~70 m. Podbudowę jezdni stanowi w większości cienka warstwa betonu. Jezdnia jest w średnim stanie technicznym. Ulica jest wyposażona w chodniki jedno i obustronne z kostki betonowej w średnim i dobrym stanie technicznym oraz z płyt betonowych w złym stanie technicznym. Zjazdy na przylegające działki posiadają w większości nawierzchnię ulepszoną z kostki betonowej betonu lub asfaltu. Ulica nie jest wyposażona w ścieżki rowerowe.

Ulica Dworcowa krzyżuje się z następującymi ulicami: Henryka Sienkiewicza (DW722), Towarową, Al. Lotników, Saperów, Nadarzyńską i Jana Pawła II (poza opracowaniem),.

## **2.3. Istniejące oznakowanie poziome**

W trakcie przygotowania opracowania zinwentaryzowano istniejące oznakowanie poziome, które na planie sytuacyjnym oznakowania przedstawiono kolorem zielonym (rys. 2.1 - 2.2).

## **2.4. Istniejące oznakowanie pionowe**

W trakcie przygotowania opracowania zinwentaryzowano istniejące oznakowanie pionowe, które przedstawiono na planie sytuacyjnym oznakowania kolorem szarym (rys. 2.1 - 2.2).

# **3. STAN PROJEKTOWANY**

## **3.1. Parametry projektowe**

Klasa ulicy – L (lokalna)

Kategoria ruchu – KR4

Prędkość projektowa -  $V_p=40\text{km/h}$

## **3.2. Rozwiązania w planie**

Przebieg ulicy dostosowano do geometrii istniejącej jezdni, skrzyżowań z ulicami przyległymi oraz lokalizacji infrastruktury technicznej w pasie drogowym.

W przekroju poprzecznym projektuje się jezdnię o szerokości 7,0 m zlokalizowaną w śladzie zbliżonym do przebiegu istniejącej jezdni. Po wschodniej stronie jezdni na odcinku od ul. Sienkiewicza do ul. Towarowej zaprojektowano przykrawężnikowy ciąg pieszo-rowerowy o szerokości 3,0m. Na pozostałym odcinku ulicy Dworcowej po wschodniej stronie jezdni zaprojektowano chodnik o szerokości



2,0 m. usytuowany przy krawędzi jezdni bądź za pasem zieleni. Po zachodniej stronie ulicy na odcinku od ul. Sienkiewicza do dworca projektuje się chodnik przykrawężnikowy o szerokości 2,0 m. W obrębie budynku dworca zaprojektowano chodniki o wzmocnionej konstrukcji o szerokości 3,9 – 5,9 m. Od dworca do ul. Towarowej po zachodniej stronie ulicy przewiduje się wykonanie przykrawężnikowego ciągu pieszo-rowerowego o szerokości 3,0 m. Na pozostałym odcinku ulicy Dworcowej po zachodniej stronie jezdni zaprojektowano ścieżkę rowerową o szerokości 2,0 m z przyległym do niej chodnikiem o szerokości 1,5 m. Ścieżkę rowerową oddzielono od jezdni opaską z zabruku kamiennego szer. 0,5 m.

Przewiduje się przebudowę skrzyżowań z ulicami przyległymi wraz z korektą łuków na połączeniach ulic w zakresie promieni  $R=6 - 10$  m. Wlot ulicy Dworcowej na skrzyżowaniu z ulicą Sienkiewicza wyposażono w dodatkowy pas ruchu dla pojazdów skręcających w lewo. Dodatkowy lewoskręt zastosowano również w ciągu ulicy Dworcowej na wlocie skrzyżowania z ul. Towarową. Na skrzyżowaniu ul. Dworcowej z ul. Nadarzyńską na wschodnim wlocie przewidziano budowę dodatkowego pasa ruchu dla pojazdów skręcających w prawo w ul. Dworcową.

W rejonie dworca PKP zaprojektowano zmianę układu komunikacyjnego w zakresie zatok autobusowych i parkingowych wraz ze zmianą geometrii wlotu skrzyżowania z ulicą Towarową. Przewidziano również przebudowę nawierzchni chodników i peronów.

Na przylegające działki zaprojektowano zjazdy w lokalizacji istniejących zjazdów i bram. Obramowanie jezdni wykonane będzie z krawężników betonowych 20x30x100cm, chodników i ciągów pieszo-rowerowych od strony ogrodzeń z obrzeży betonowych 8x30x100 cm. Obramowanie zjazdów od strony zieleni i bram wykonane będzie z oporników betonowych 12x25x100 cm.

Wzdłuż krawędzi prostej peronu przystankowego należy zastosować krawężnik systemowy peronowy z wbudowaną nawierzchnią antypoślizgową, płytę wskaźnikową z wypustkami koloru żółtego. Pomiędzy prostą krawędzią peronu przystankowego wyposażonego w krawężnik systemowy, a zwykłym krawężnikiem należy zastosować elementy przejściowe eliminujące sytuację skokowej zmiany geometrii krawężnika.

Na peronie przed dworcem zastosować elementy naprowadzające ruch pieszych, pole uwagi oraz pole oczekiwania zgodnie z Załącznikiem nr 1 "Standardy dostępności" stanowiące załącznik do zarządzenia nr 1682/2017 Prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 23 października 2017 r. rys. Zał. 1. Standardowe rozwiązania dla osób o ograniczonej mobilności na przystankach autobusowych.

### **3.3. Rozwiązania wysokościowe**

Przy projektowaniu spadków podłużnych dowiązano się do rzędnych przylegających skrzyżowań i zjazdów oraz do ukształtowania istniejącego terenu.

Spadek poprzeczny ulicy zaprojektowano jako dwustronny daszkowy o nachyleniu 2%. Spadek poprzeczny zatok autobusowych i chodników zaprojektowano jako jednostronny 2% w kierunku jezdni.

Światło krawężnika w ciągu ulicy będzie wynosić 12 cm, a na wysokości przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów do światła max. 1cm. Krawężnik na odcinku przyległym do ścieżki rowerowej obniżyć do światła 6cm. Wzdłuż krawędzi prostej peronu przystankowego należy zastosować krawężnik systemowy peronowy wysokości 16cm.

## **4. PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU**

### **4.1. Oznakowanie poziome**

Wykonanie oznakowania poziomego polegać będzie na wymalowaniu linii segregacyjnych i krawędziowych, linii przystankowych, linii przejść dla pieszych, przejazdów dla rowerów oraz linii zatrzymania.

W celu poprawy widoczności na przejazdach dla rowerzystów na skrzyżowaniach, wprowadzono dodatkowe oznaczenie przejazdów barwą czerwoną.

Oznakowanie poziome należy wykonać, jako grubowarstwowe.

Łączna powierzchnia projektowanego oznakowania poziomego to ok. 710 m<sup>2</sup>, powierzchnia malowania przejazdu i przejść dla pieszych na czerwono ok. 135 m<sup>2</sup>.

Oznakowanie poziome przedstawiono na planie sytuacyjnym oznakowania (rys. 2.1 - 2.2).

### **4.2. Oznakowanie pionowe**

Na planie sytuacyjnym oznakowania (rys. 2.1 - 2.2) przedstawiono lokalizację znaków.

Na projektowanym odcinku należy stosować znaki pionowe kategorii małe i średnie.

Znaki te powinny zostać wykonane z folii odblaskowej typu 1 za wyjątkiem znaków A-7, B-20, D-6, D-6b dla których obowiązuje stosowanie folii odblaskowych typu 2.

Znaki, których odwrotna strona nie zostanie wykorzystana do umieszczenia znaku dla pojazdów jadących z przeciwnego kierunku, powinna mieć barwę szarą.

Folie do lic odblaskowych znaków miejscowości muszą być dopuszczone do stosowania w budownictwie drogowym ważnymi Aprobatami Technicznymi, wydanymi przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów.

Znaki należy tak lokalizować by w przekroju poprzecznym tarcze znaków w całości znajdowały się w odległości minimum 0,50 m od krawędzi drogi. Minimalna odległość dolnej krawędzi znaku od nawierzchni chodnika powinna wynosić min. 2,2m. Minimalna odległość dolnej krawędzi znaku od nawierzchni ciągu pieszo - rowerowego i ścieżki rowerowej powinna wynosić min. 2,5m. Lokalizacja znaków powinna zapewniać ich dobrą widoczność.

Przewiduje się umocowanie znaków na słupkach z rur stalowych ocynkowanych ogniowo o przekroju okrągłym  $\Phi 60$ mm. Kształt słupka: prosty, odgięty lub z wysięgnikiem należy dostosować do sytuacji terenowej. Lokalizacja słupka znaku pokazanego na projekcie jest przybliżona - słupek należy sytuować tak aby nie naruszał skrajni drogowej i zapewniał właściwą widoczność tarczy. Znaki należy wykonać z blachy stalowej ocynkowanej podwójnie zaginaną krawędzią na obwodzie znaku.

Przed przystąpieniem do robót należy również wykonać przekopy kontrolne celem ustalenia lokalizacji uzbrowienia podziemnego.

Szczegółowe wymagania w zakresie wykonania oznakowania pionowego zostały podane w Rozporządzeniu 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. 2003 nr 220, poz. 2181).

#### **4.3. Urządzenia zabezpieczające ruch pieszych**

W celu zabezpieczenia ruchu pieszych zaprojektowane zostały balustrady U-11a, ogrodzenia segmentowe U-12a oraz słupki blokujące U-12c. Na wyspach kanalizujących zastosowano słupki przeszkodowe U-5a. Lokalizacje urządzeń zabezpieczających przedstawiono na planie sytuacyjnym oznakowania (rys. 2.1 - 2.2).

#### **5. TERMIN WPROWADZENIA PROJEKTOWANEJ ORGANIZACJI RUCHU**

Zaprojektowaną organizację należy wprowadzić niezwłocznie po zakończeniu rozbudowy. Przed wprowadzeniem organizacji ruchu musi zostać ona sprawdzona za zgodność z niniejszym opracowaniem.

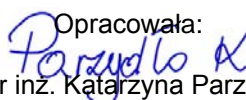
Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu to 31.12.2021r.

#### **6. OPINIE I UZGODNIENIA**

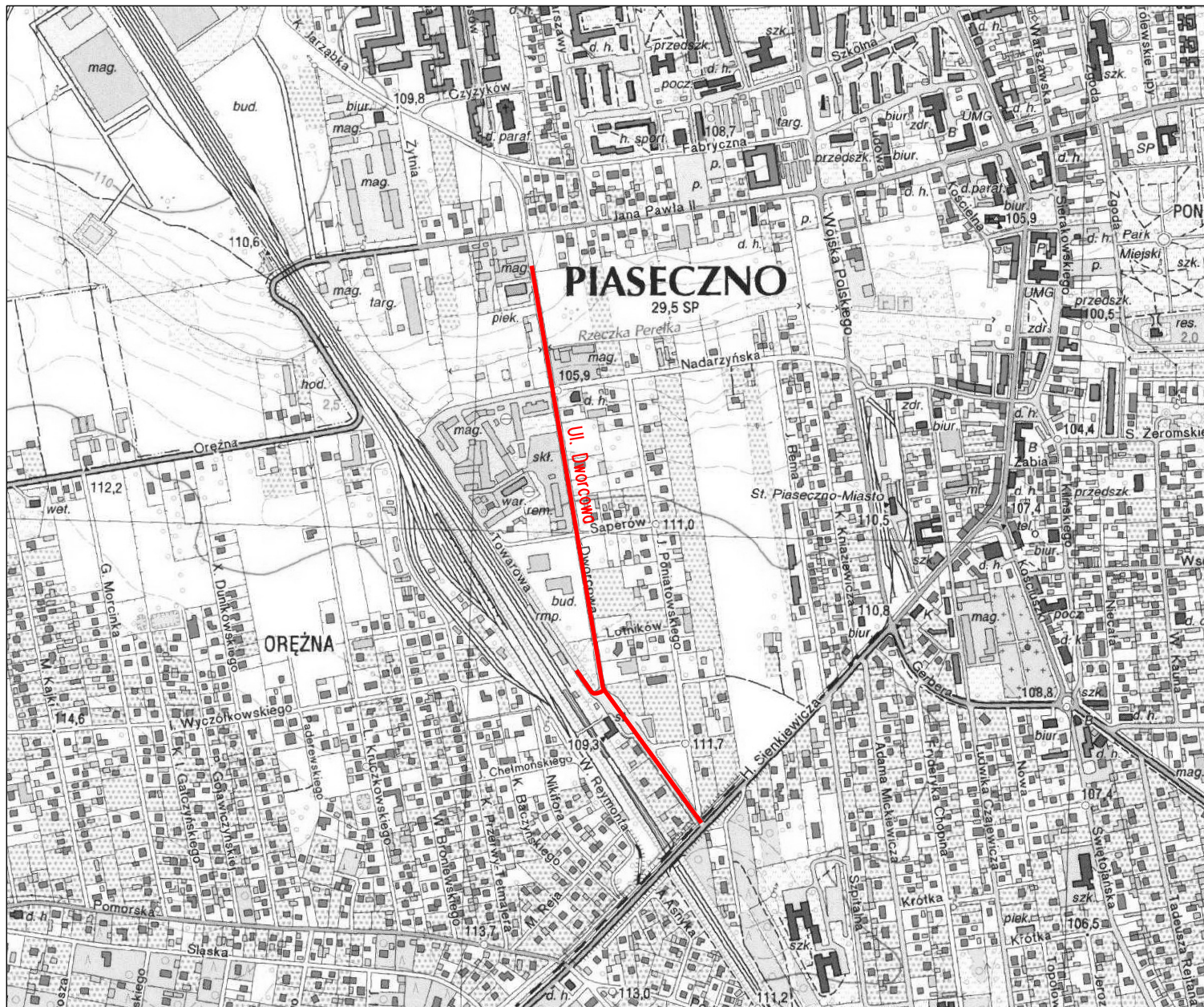
Niniejszy projekt organizacji ruchu został przedłożony do zaopiniowania do następujących instytucji:


- Burmistrz Miasta i Gminy Piaseczno

Organem zatwierdzającym organizację ruchu w zakresie drogi gminnej będzie Starosta Piaseczyński.

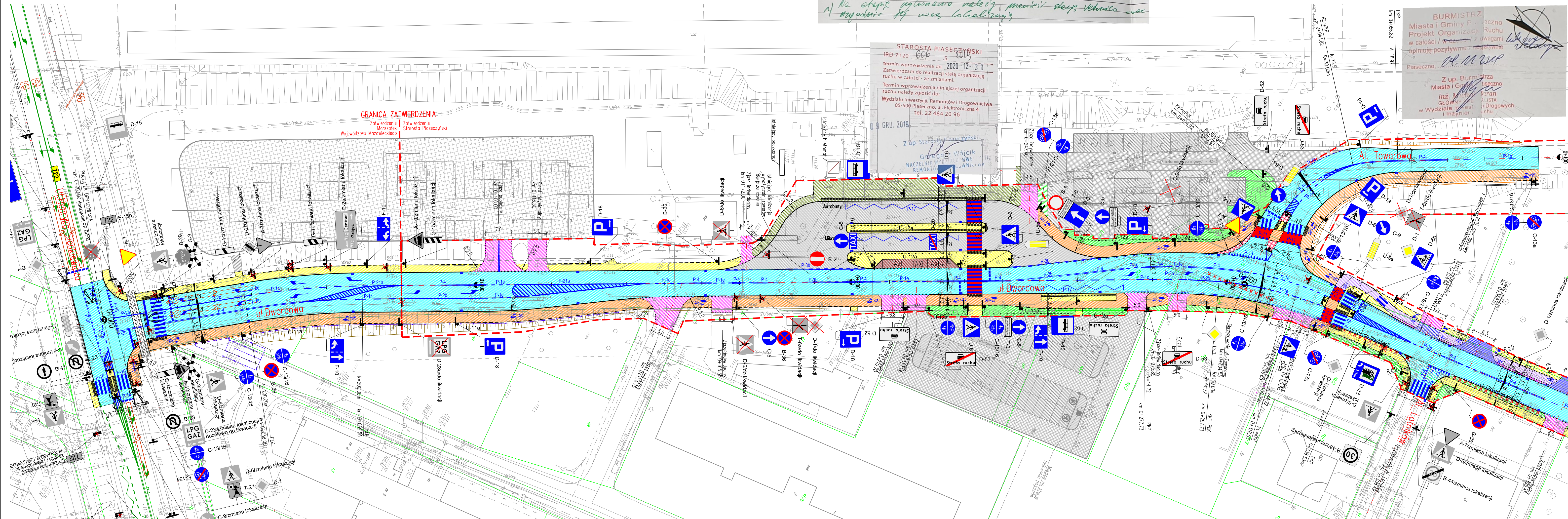
Opracowała:  
  
mgr inż. Katarzyna Parzydło





Inwestor		 <b>Piaseczno</b>		Burmistrz Miasta i Gminy Piaseczno ul. Kościuszki 5, 05-500 Piaseczno tel. (022) 701 75 00 fax: (022) 756 70 49 e-mail: <a href="mailto:urząd@piaseczno.eu">urząd@piaseczno.eu</a> ; <a href="http://www.piaseczno.eu">www.piaseczno.eu</a>	
Jednostka projektowa		<b>ROBIMART</b> ROBIMART Sp. z o.o. ul. Staszica 1 piętro V, 05-800 Pruszków tel. (022) 245 34 00 fax: (022) 398 70 91 e-mail: <a href="mailto:biuro@robimart.pl">biuro@robimart.pl</a> ; <a href="http://www.robimart.pl">www.robimart.pl</a>			
Nazwa zamierzenia budowlanego <b>ROZBUDOWA DROGI GMINNEJ – ULICY DWORCOWEJ NA ODCINKU OD UL. SIEMKIEWICZA DO UL. JANA PAWŁA II (BEZ SKRZYŻOWANIA) W PIASECZNIE</b>					
Nazwa i adres obiektu budowlanego <b>DROGA GMINNA – ULICA DWORCOWA NA ODCINKU OD UL. SIEMKIEWICZA DO UL. JANA PAWŁA II (BEZ SKRZYŻOWANIA) W PIASECZNIE, POWIAT PIASECZYŃSKI, WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE</b>					
Stadium		Branża		Tom	
PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU		DROGOWA			
Główny projektant inż. Mariusz Jaciubek		Specjalność i nr uprawnień drogowa LOD/0609/P000/06		Podpis	
Projektant mgr inż. Katarzyna Parzydło		Specjalność i nr uprawnień		Podpis	
Projektant sprawdzający		Specjalność i nr uprawnień		Podpis	
				Data PAŹDZIERNIK 2019	
				Skala 1:10000	
Nazwa rysunku <b>PLAN ORIENTACYJNY</b>				Nr rys. <b>1</b>	
				Nr strony	





Na etapie wykonania należy monitorować sytuację na miejscu i w razie potrzeby dokonywać zmian w organizacji ruchu.

STAROSTA PIASECZYŃSKI  
IRD 7120 606 S. 003  
termin wprowadzenia do 2020-12-31  
Zatwierdzam do realizacji stałą organizację ruchu w całości - ze zmianami.  
Termin wprowadzenia niniejszej organizacji ruchu należy zgłosić do:  
Wydziału Inwestycji, Remontów i Drogownictwa  
05-500 Piaseczno, ul. Elektryczna 4  
tel. 22 484 20 96

BURMISTRZ  
Miasta i Gminy Piaseczno  
Projekt Organizacji Ruchu  
w całości / w części / z uwagami  
opiniuję pozytywnie / negatywnie  
Piaseczno, 06.11.2019  
Z up. Burmistrza  
Miasta i Gminy Piaseczno  
inż. inżynier  
GŁÓWNY INŻYNIER DROGOWYCH  
i Inżynier Ruchu

- LEGENDA**
- PROJEKTOWANA JEZDNI
  - PROJEKTOWANA JEZDNI W KOLORZE CZERWONYM WZDŁUŻ PASA DLA ROWERÓW
  - PROJEKTOWANE ŚCIEŻKI ROWEROWE Z DOPUSZCZENIEM RUCHU PIESZYCH
  - PROJEKTOWANE CHODNIKI
  - PROJEKTOWANE CHODNIKI O WZMOCNIONEJ KONSTRUKCJI
  - PROJEKTOWANE ŚCIEŻKI ROWEROWE
  - PROJEKTOWANA SEPARACJA ŚCIEŻKI ROWEROWEJ I CHODNIKA
  - PROJEKTOWANE JAZDY
  - PROJEKTOWANE ZATOKI AUTOBUSOWE I PĘTLE AUTOBUSOWE
  - PROJEKTOWANE MIEJSCA POSTOJOWE I ZATOKI POSTOJOWE WG ODRĘBNEGO OPRACOWANIA
  - PROJEKTOWANA JEZDNI MANEWROWA NA PARKINGACH WG ODRĘBNEGO OPRACOWANIA
  - PROJEKTOWANY ZABRUK KAMIENNY
  - PROJEKTOWANA ZIELEŃ DROGOWA
  - PROJEKTOWANA NAWIERZCHNIA PRZEJAZDU KOLEJOWEGO
  - PROJEKTOWANE KRAWĘZNIKI WYSTAJĄCE
  - PROJEKTOWANE KRAWĘZNIKI WTOPIONE
  - PROJEKTOWANE OPORNIKI BETONOWE WTOPIONE SZEROKOŚCI 12cm
  - PROJEKTOWANE OBRZEŻA BETONOWE SZEROKOŚCI 8cm
  - PROJEKTOWANE OGRÓDZENIE SEGMENTOWE U-12a
  - GRANICA ZATWIERDZENIA
  - PROJEKTOWANE SYGNALIZATORY
  - ISTNIEJĄCE OZNAKOWANIE POZIOME
  - ISTNIEJĄCE OZNAKOWANIE PIONOWE
  - PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE POZIOME
  - PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE PIONOWE

Investor: Piaseczno

Burmistrz Miasta i Gminy Piaseczno  
ul. Kościuszkowska 5, 05-500 Piaseczno  
tel. (22) 701 75 00 fax: (22) 756 70 49  
e-mail: urzadz@piaseczno.eu, www.piaseczno.eu

Jednostka projektowa: **ROBIMART**  
ul. Staszica 1 piętro V, 05-800 Pruszków  
tel. (22) 245 34 00 fax: (22) 398 70 91  
e-mail: biuro@robimart.pl, www.robimart.pl

Nazwa przedsięwzięcia: **ROZBUDOWA DROGI GMINNEJ – ULICY DWORCOWEJ NA ODCINKU OD UL. SIENKIEWICZA DO UL. JANA PAWŁA II (BEZ SKRZYŻOWANIA) W PIASECZNO**

Nazwa i adres obiektu budowlanego: **DROGA GMINNA – ULICA DWORCOWA NA ODCINKU OD UL. SIENKIEWICZA DO UL. JANA PAWŁA II (BEZ SKRZYŻOWANIA) W PIASECZNO, POWIAT PIASECZYŃSKI, WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE**

PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU		DROGOWA		Tom	
Projektant	inż. Mariusz Jacubek	Specjalność i nr uprawnień drogowo-00/0609/POD/06	Podpis	Data	
Opracował	mgr inż. Katarzyna Parzyśko	Specjalność i nr uprawnień	Podpis	PAŹDZIERNIK 2019	
Projektant sprawdzający		Specjalność i nr uprawnień	Podpis	Skala	1:500

Nazwa rysunku: **PLAN SYTUACYJNY OZNAKOWANIA**

Nr rys.: **2.1**

Nr strony: **1**



