

NAZWA INWESTYCJI: **PRZEBUDOWA SKRZYŻOWANIA DROGI POWIATOWEJ NR 2914C LUBRANIEC – BONIEWO – CETTY Z DROGĄ POWIATOWĄ NR 2931C IZBICA KUJAWSKA – BONIEWO – BORZYMIE**

KATEGORIA OBIEKTU: **IV – ELEMENTY DRÓG PUBLICZNYCH - ZJAZDY XXV – DROGI I KOLEJOWE DROGI SZYNOWE**

STADIUM DOKUMENTACJI: **PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU**

BRANŻA: **DROGOWA**

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA: **CZĘŚĆ OPISOWA
CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

LOKALIZACJA INWESTYCJI: **WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO-POMORSKIE
POWIAT WŁOCŁAWSKI
GMINA BONIEWO
OBRĘB_0009_BONIEWO: 34/1, 94, 104, 160, 173, 233/1, 233/2, 257/1**

INWESTOR: **POWIAT WŁOCŁAWSKI
UL. CYGANKA 28
87-800 WŁOCŁAWEK**

DATA OPRACOWANIA: **15 PAŹDZIERNIK 2024r.**

PROJEKTANT BRANŻY DROGOWEJ: **mgr inż. Piotr PRZYBYLSKI
UPRAWNIENIA KUP/0046/POOD/04**



mgr inż. Piotr Przybylski
uprawnienia budowlane do projektowania
bez ograniczeń w specjalności drogowej
i w ograniczonym zakresie
specjalności konstrukcyjno-budowlanej
m ewid. KUP/0046/POOD/04

| |
|--|
| Właściciel : mgr inż. Piotr Przybylski |
| NIP 888-163-05-14 REGON 910285395 |
| ING BANK ŚLĄSKI 96 1050 1979 1000 0022 9590 5448 |
| Adres: 87-800 Włocławek, ul. Zimowa 18 |
| Mobile: 607 542 – 675 e-mail: motyles@wp.pl |

SPIS TREŚCI

| | |
|---|-----------|
| I. KARTA OPINII..... | 2 |
| II. OPIS TECHNICZNY..... | 3 |
| 1. Podstawa opracowania | 3 |
| 2. Przedmiot, zakres i cel opracowania | 3 |
| 3. Opis stanu istniejącego | 4 |
| 4. Opis stanu projektowanego – geometria drogi | 4 |
| 5. Opis stanu projektowanego – organizacja ruchu | 5 |
| 5.1. Oznakowanie pionowe | 5 |
| 5.2. Oznakowanie poziome | 6 |
| 5.3. Urządzenia BRD | 6 |
| 6. Wymagania stawiane oznakowaniu projektowanemu | 6 |
| 6.1. Oznakowanie pionowe | 6 |
| 6.2. Oznakowanie poziome | 6 |
| 6.3. Urządzenia BRD | 7 |
| 6.4. Konstrukcje wsporcze oznakowania pionowego i urządzeń BRD..... | 7 |
| 7. Przewidywany termin wprowadzenia organizacji ruchu | 8 |
| 8. Uwagi końcowe | 8 |
| III. ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA | 9 |
| IV. CZĘŚĆ RYSUNKOWA | 17 |

I. KARTA OPINII

Do projektu stałej organizacji ruchu – w zakresie oznakowania pionowego i poziomego oraz urządzeń BRD – stanowiącego część dokumentacji projektowej dla zadania inwestycyjnego pn.: „*Przebudowa skrzyżowania drogi powiatowej nr 2914C Lubraniec – Boniewo – Cetty z drogą powiatową nr 2931C Izbica Kujawska – Boniewo – Borzymie*”.

II. OPIS TECHNICZNY

Do projektu stałej organizacji ruchu – w zakresie oznakowania pionowego i poziomego oraz urządzeń BRD – stanowiącego część dokumentacji projektowej dla zadania inwestycyjnego pn.: „*Przebudowa skrzyżowania drogi powiatowej nr 2914C Lubraniec – Boniewo – Cetty z drogą powiatową nr 2931C Izbica Kujawska – Boniewo – Borzymie*”.

1. Podstawa opracowania

Niniejszy projekt organizacji ruchu został sporządzony w oparciu o:

- umowę nr ZP/273.2.14/28/2024 zawartą w dniu 12 września 2024r. z Inwestorem tj. Powiatem Włocławskim z siedzibą we Włocławku przy ul. Cyganka 28,
- mapę sytuacyjno-wysokościową,
- elementy projektu wykonawczego (branży drogowej) dla przedmiotowego zadania inwestycyjnego,
- ustawę z dnia 21 marca 1985 r. *o drogach publicznych* (Dz. U. z 2023 r. poz. 645 z późn. zm.),
- ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. 2024 poz. 1251),
- rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. *w sprawie znaków i sygnałów drogowych* (Dz. U. 2019 poz. 2310 z późn. zm.),
- 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. 2019. poz. 2311 z późn. zm.),
 - ✓ załącznik nr 1 – szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych pionowych i warunki ich umieszczania na drogach,
 - ✓ załącznik nr 2 – szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych poziomych i warunki ich umieszczania na drogach,
 - ✓ załącznik nr 4 – szczegółowe warunki techniczne dla urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach,
- 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. 2017 poz. 784 – tekst jednolity),
- wytyczne Inwestora,
- wizję lokalną terenu objętego opracowaniem.

2. Przedmiot, zakres i cel opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt organizacji ruchu drogowego, wykonany na potrzeby ustalenia stałej zmiany organizacji ruchu, w związku z przebudową drogi powiatowej nr 2914C Lubraniec – Boniewo – Cetty na odcinku od km 10+809 do km 11+330 oraz przebudowy części skrzyżowania z drogą powiatową nr 2931C Izbica Kujawska – Boniewo – Borzymie w miejscowości Boniewo.

Zakres przedmiotowy opracowania obejmuje zaprojektowanie na ww. drodze:

- stałego (docelowego) oznakowania pionowego,
- stałego (docelowego) oznakowania poziomego,
- stałej (docelowej) lokalizacji urządzeń BRD.

Celem opracowania jest zapewnienie bezpieczeństwa i porządku ruchu drogowego oraz zapewnienie odpowiedniej informacji uczestnikom tego ruchu, w rejonie przedmiotowego zadania inwestycyjnego.

3. Opis stanu istniejącego

Droga powiatowa nr 2914C na omawianym odcinku, tj. od km 10+809 (m. Boniewo, skrzyżowanie z ulicą Pocztową) do km 11+330 (m. Boniewo, skrzyżowanie z drogą powiatową nr 2931C) posiada jezdnię o nawierzchni z mieszanki mineralno-asfaltowej, przekrój jedno-jezdniowy o dwóch pasach ruchu w jednym kierunku, o szerokości jezdni ~ 6,0 m z odcinkowym zwężeniem do ~3,80 m w rejonie byłej siedziby Urzędu Gminy Boniewo. Odcinek od km ~11+330 do km ~11+375 stanowi rejon skrzyżowania z drogą powiatową nr 2931C i stanowi połączenie z odcinkiem przebudowanym w oddzielnym zadaniu inwestycyjnym – posiada jezdnię o nawierzchni z mieszanki mineralno-asfaltowej, przekrój jedno-jezdniowy o dwóch pasach ruchu, o szerokości jezdni ~6,0 m. Jezdnia posiada nieliczne pęknięcia podłużne i poprzeczne. Droga w swym przebiegu posiada profil wysokościowy o małym zakresie zmian. Droga ta wyposażona jest odcinkowo w obustronny oraz jednostronny chodnik oraz oświetlenie drogowe. Droga powiatowa nr 2914C na omawianym odcinku przebiega przez tereny zarówno o charakterze mieszkalnym, usługowym jak i rolniczym (pola uprawne). Zabudowę przy drodze stanowią w większości domy mieszkalne (jednorodzinne) w zabudowie wolnostojącej o bardzo małej intensywności zabudowy. Odwodnienie realizowane jest powierzchniowo za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych nawierzchni.

Wszystkie skrzyżowania zlokalizowane na omawianym odcinku są skrzyżowaniami zwykłymi. Droga powiatowa nr 2914C, na omawianym odcinku, krzyżuje się z:

- drogą powiatową nr 2931C;
- drogą gminną – ulicą Pocztową.

Omawiany odcinek drogi powiatowej, wchodzący w zakres opracowania (od km 10+809 do km 11+375), znajduje się w obszarze zabudowanym – wyznaczonym znakami D-42.

Ruch kołowy na omawianym odcinku drogi powiatowej jest mały. Na drodze tej występuje głównie ruch lokalny.

Ruch pieszy na omawianym odcinku drogi powiatowej jest także mały.

4. Opis stanu projektowanego – geometria drogi

Projekt wykonawczy (branży drogowej) przewiduje wykonanie następujących robót budowlanych:

- przebudowa jezdni o nawierzchni z mieszanki mineralno-asfaltowej:
 - ✓ klasa drogi – Z (zbiorcza),

- ✓ kategoria ruchu – KR3,
- ✓ kilometraż projektowanego odcinka DP2931C – od km 9+989 do km 10+072,
- ✓ kilometraż projektowanego odcinka DP2914C – od km 10+809 do km 11+375,
- ✓ długość odcinka: 566 m,
- ✓ szerokość:
 - na odcinku od km 10+809 do km 11+275: 6,00 m,
 - na odcinku od km 11+275 do km 11+300: 4,80 m,
 - na odcinku od km 11+300 do km 11+375: zmienna (rejon ronda),
- ✓ spadek poprzeczny: jednostronny – zmienny do 2 %,
- ✓ przekrój: uliczny – jezdnia ograniczona z obu stron krawężnikami,
- ✓ wykonanie poszerzenia jezdni w miejscu korekty łuku poziomego oraz na długości byłej siedzimy Urzędu Gminy w Boniewie,
- ✓ ułożenie warstwy ścieralnej jezdni (odcinek drogi powiatowej nr 2914C od km 10+809 do km 11+375 oraz rejon skrzyżowania z drogą powiatową nr 2931C, tj. od km 9+989 do km 10+072),
- przebudowa zjazdów (strona prawa):
 - ✓ nawierzchnia z kostki betonowej,
 - ✓ szerokość: 5,00 m ÷ 6,00 m,
 - ✓ połączenie z nawierzchnią jezdni: skos 1:1,
- przebudowa chodnika:
 - ✓ od km 11+301 do km 11+332 (strona lewa):
 - ✓ nawierzchnia z kostki betonowej,
 - ✓ spadek poprzeczny: jednostronny 2 %,
 - ✓ szerokość: 2,00 m,
- remont chodnika:
 - ✓ od km 10+809 do km 11+265 i od km 11+306 do km 11+325: strona prawa,
 - ✓ od km 11+243 do km 11+301: strona lewa,
 - ✓ nawierzchnia z kostki betonowej,
 - ✓ spadek poprzeczny: jednostronny 2 %,
 - ✓ szerokość: 1,50 m.

5. Opis stanu projektowanego – organizacja ruchu

Przyjęta organizacja ruchu wynika wprost z zaprojektowanej geometrii drogi w projekcie wykonawczym (branży drogowej), dla przedmiotowego zadania inwestycyjnego. Uwzględnia istniejącą organizację ruchu na przedmiotowym odcinku drogi oraz istniejącą geometrię i organizację ruchu na drogach przyległych.

5.1. Oznakowanie pionowe

Zakres prac przy oznakowaniu pionowym obejmuje demontaż istniejących znaków (wraz z demontażem konstrukcji wsporczych tych znaków – np. słupków) oraz ustawienie nowych znaków, na omawianym odcinku drogi. Należy zastosować znaki należące do grupy

wielkości – ŚREDNIE, z licami wykonanymi z folii odblaskowej typu 2 lub folii pryzmatycznej.

Znaki pionowe należy umieszczać zgodnie z odpowiednim rysunkiem projektu.

5.2. Oznakowanie poziome

Zakres prac przy oznakowaniu poziomym obejmuje usunięcie elementów istniejącego oznakowania poziomego – kolidującego z projektowanym oznakowaniem poziomym (w razie potrzeby), oraz wymalowanie nowych znaków, na omawianym odcinku drogi. Oznakowanie poziome należy wykonać jako grubowarstwowe przy zastosowaniu technologii „termoplast” lub „chemoutwardzalne”. W celu uzyskania odpowiednich parametrów odblaskowości, do masy należy wprowadzić mikrokule.

Znaki poziome należy malować zgodnie z odpowiednim rysunkiem projektu.

5.3. Urządzenia BRD

Zakres prac przy urządzeniach bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmuje demontaż istniejących urządzeń BRD oraz montaż nowych urządzeń BRD, na omawianym odcinku drogi.

Urządzenia BRD należy umieszczać zgodnie z odpowiednim rysunkiem projektu.

6. Wymagania stawiane oznakowaniu projektowanemu

6.1. Oznakowanie pionowe

Znaki pionowe należy lokalizować w odległości 0,50÷2,00 m od zewnętrznej krawędzi jezdni, licząc do najbardziej skrajnego (wysuniętego w stronę jezdni) elementu znaku (tarczy).

W przypadku braku chodnika, znaki pionowe należy umieszczać na wysokości min. 2,00 m, licząc od powierzchni terenu do najniższej położonego elementu znaku (tarczy).

W przypadku umieszczania znaków pionowych przy/w chodniku, należy montować je na wysokości min. 2,20 m (zalecane 2,50 m), licząc od górnej powierzchni chodnika do najniższej położonego elementu znaku (tarczy).

Zastosowane znaki drogowe pionowe powinny być zgodne z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu i warunków ich umieszczania na drogach, załącznik nr 1 – szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych pionowych i warunki ich umieszczania na drogach.

6.2. Oznakowanie poziome

Należy zastosować oznakowanie poziome o barwie białej.

Przejścia dla pieszych przez jezdnie – wyznaczone za pomocą znaków P-10, należy malować o szerokościach: 4,00 m.

Oznakowanie poziome należy wykonać zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla

znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu i warunków ich umieszczania na drogach, załącznik nr 2 – szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych poziomych i warunki ich umieszczania na drogach.

6.3. Urządzenia BRD

Balustrady – zabezpieczające ruch pieszych (U-11a), umieszczone przy chodnikach, należy zastosować o wysokości min. 1,20 m, licząc od powierzchni chodnika do górnego, poziomego elementu balustrady (poręczy). Odległość umieszczenia balustrad od krawędzi chodnika, powinna wynosić min. 0,20 m (zalecane min. 0,50 m). Jednocześnie odległość umieszczenia balustrad od krawędzi jezdni, powinna wynosić min. 0,50 m. Jako balustrady (U-11a), należy zastosować balustrady z rur stalowych – składające się z: poręczy (pochwytów), słupków oraz z dolnym, poziomym elementem łączącym słupki. Zalecane średnice rur poszczególnych elementów balustrady (U-11a):

- poręcz (pochwyt) i słupki – Ø 60,3 mm;
- dolny, poziomy element łączący – Ø 48,3 mm.

Rury powinny być zabezpieczone przed korozją (ocynkowane) oraz pomalowane lakierem (barwa balustrad – czerwono-biała). Montaż balustrad należy wykonać poprzez zabetonowanie słupków w gruncie.

Zastosowane urządzenia BRD powinny być zgodne z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3. lipca 2003r. w *sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu i warunków ich umieszczania na drogach*, załącznik nr 4 – szczegółowe warunki techniczne dla urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach.

6.4. Konstrukcje wsporcze oznakowania pionowego i urządzeń BRD

Projektuje się zastosowanie słupków pojedynczych oraz słupków podwójnych.

Konstrukcje wsporcze do umieszczenia na nich znaków pionowych muszą zapewniać stabilność całości oznakowania.

Należy zastosować słupki ocynkowane, o średnicy min. Ø 60 mm, wyposażone w kapturek przeciwdeszczowy oraz kotwę zabezpieczającą przed obróceniem lub wyrwaniem słupka. Zalecana głębokość wkopania słupków w grunt wynosi ~700 mm (głębokość wkopania słupków musi zapewniać stabilność znaków/tablic). W celu stabilizacji, słupki w gruncie należy zabetonować. Długość poszczególnych słupków należy dostosować do ilości montowanych na danym słupku znaków/tablic oraz do głębokości wkopania słupka w gruncie, a także od warunków miejscowych.

W szczególności należy przestrzegać szczegółów konstrukcyjnych oraz wytycznych lokalizacyjnych dla zastosowanych znaków pionowych i poziomych oraz urządzeń BRD, zawartych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3. lipca 2003r. w *sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu i warunków ich umieszczania na drogach* (załączniki nr: 1, 2 i 4).

7. Przewidywany termin wprowadzenia organizacji ruchu

Zaprojektowaną, w niniejszym opracowaniu, stałą zmianę organizacji ruchu przewiduje się wprowadzić do dnia 31 grudnia 2027r.

8. Uwagi końcowe

Jednostka wprowadzająca organizację ruchu musi zawiadomić właściwy organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz komendanta Policji o faktycznym terminie wprowadzenia zaprojektowanej zmiany organizacji ruchu, w terminie nie krótszym niż 7 dni przed jej wprowadzeniem.

Oznakowanie drogi należy umieszczać pod nadzorem właściwego zarządu drogi.

mgr inż. Piotr Przybylski
uprawnienia budowlane do projektowania
bez ograniczeń w specjalności drogowej
i w ograniczonym zakresie
specjalności konstrukcyjno-budowlanej
numer uprawnień: KUP/0446/POD/04

Podpis i pieczęć projektanta

III. ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA

Oznakowanie pionowe

| Nazwa | Stan | Wielkość | Szt. |
|-------|---------------|----------|------|
| T-16a | Projektowane | Średnie | 1 |
| E-4 | Do likwidacji | Średnie | 1 |
| E-4 | Do likwidacji | Średnie | 1 |
| D-6 | Projektowane | Średnie | 1 |
| T-27 | Projektowane | Średnie | 2 |
| D-5 | Projektowane | Średnie | 1 |
| D-5 | Projektowane | Średnie | 1 |
| D-15 | Projektowane | Średnie | 1 |
| D-3 | Do likwidacji | Średnie | 1 |
| C-9 | Projektowane | Średnie | 1 |
| E-4 | Projektowane | Średnie | 1 |
| E-4 | Projektowane | Średnie | 1 |
| E-4 | Projektowane | Średnie | 1 |
| E-4 | Projektowane | Średnie | 1 |
| E-4 | Do likwidacji | Średnie | 1 |
| D-6 | Projektowane | Średnie | 1 |
| D-6 | Do likwidacji | Średnie | 1 |
| D-6 | Projektowane | Średnie | 1 |
| D-23 | Istniejące | Średnie | 1 |
| D-23a | Istniejące | Średnie | 1 |
| A-7 | Istniejące | Średnie | 1 |
| C-12 | Istniejące | Średnie | 1 |
| D-15 | Istniejące | Średnie | 1 |
| D-1 | Istniejące | Średnie | 1 |
| B-21 | Istniejące | Średnie | 1 |
| D-6 | Projektowane | Średnie | 1 |

Oznakowanie pionowe

| Nazwa | Stan | Wielkość | Szt. |
|-------|---------------|----------|------|
| D-6 | Istniejące | Średnie | 1 |
| A-7 | Istniejące | Średnie | 1 |
| C-12 | Istniejące | Średnie | 1 |
| D-6 | Istniejące | Średnie | 1 |
| D-6 | Istniejące | Średnie | 1 |
| E-4 | Do likwidacji | Średnie | 1 |
| D-23 | Istniejące | Średnie | 1 |
| D-23a | Istniejące | Średnie | 1 |
| A-7 | Istniejące | Średnie | 1 |
| C-12 | Istniejące | Średnie | 1 |
| D-18 | Istniejące | Średnie | 1 |
| T-3a | Istniejące | Średnie | 1 |
| B-36 | Istniejące | Średnie | 1 |
| D-14a | Do likwidacji | Średnie | 1 |
| D-14a | Do likwidacji | Średnie | 1 |
| D-15 | Do likwidacji | Średnie | 1 |
| D-1 | Do likwidacji | Średnie | 1 |
| D-6 | Do likwidacji | Średnie | 1 |
| A-20 | Do likwidacji | Średnie | 1 |
| D-6 | Projektowane | Średnie | 1 |
| D-6 | Do likwidacji | Średnie | 1 |
| D-6 | Do likwidacji | Średnie | 1 |
| T-3a | Projektowane | Średnie | 1 |
| D-18 | Projektowane | Średnie | 1 |
| B-31 | Projektowane | Średnie | 1 |
| T-30a | Projektowane | Średnie | 1 |
| D-18 | Projektowane | Średnie | 1 |
| T-3a | Projektowane | Średnie | 1 |

Oznakowanie pionowe

| Nazwa | Stan | Wielkość | Szt. |
|-------|---------------|----------|------|
| D-18 | Projektowane | Średnie | 1 |
| T-30i | Projektowane | Średnie | 1 |
| D-18 | Projektowane | Średnie | 1 |
| T-3a | Projektowane | Średnie | 1 |
| D-18 | Projektowane | Średnie | 1 |
| B-31 | Projektowane | Średnie | 1 |
| T-30a | Projektowane | Średnie | 1 |
| D-18 | Projektowane | Średnie | 1 |
| T-3a | Projektowane | Średnie | 1 |
| D-18 | Projektowane | Średnie | 1 |
| T-30i | Projektowane | Średnie | 1 |
| D-18 | Projektowane | Średnie | 1 |
| D-1 | Projektowane | Średnie | 1 |
| D-23a | Istniejące | Średnie | 1 |
| D-23 | Istniejące | Średnie | 1 |
| D-6 | Projektowane | Średnie | 1 |
| A-7 | Istniejące | Średnie | 1 |
| B-2 | Do likwidacji | Średnie | 1 |
| D-1 | Projektowane | Średnie | 1 |
| C-4 | Do likwidacji | Średnie | 1 |
| D-6 | Projektowane | Średnie | 1 |
| D-6 | Projektowane | Średnie | 1 |
| D-15 | Istniejące | Średnie | 1 |

Razem szt.= 78

Konstrukcje wsporcze

| Nazwa | Stan | Szt. |
|---------------|---------------|------|
| Słup | Projektowane | 1 |
| Podwójny słup | Do likwidacji | 1 |
| Podwójny słup | Do likwidacji | 1 |
| Słup | Projektowane | 1 |
| Słup | Projektowane | 1 |
| Słup | Projektowane | 1 |
| Słup | Projektowane | 1 |
| Słup | Projektowane | 1 |
| Słup | Projektowane | 1 |
| Słup | Projektowane | 1 |
| Słup | Projektowane | 1 |
| Słup | Projektowane | 1 |
| Słup | Do likwidacji | 1 |
| Słup | Projektowane | 1 |
| Słup | Do likwidacji | 1 |
| Słup | Projektowane | 1 |
| Słup | Istniejące | 1 |
| Słup | Istniejące | 1 |
| Słup | Istniejące | 1 |
| Słup | Istniejące | 1 |
| Słup | Projektowane | 1 |
| Słup | Istniejące | 1 |
| Słup | Istniejące | 1 |
| Słup | Istniejące | 1 |
| Słup | Istniejące | 1 |
| Słup | Do likwidacji | 1 |
| Słup | Istniejące | 1 |
| Słup | Istniejące | 1 |

Konstrukcje wsporcze

| Nazwa | Stan | Szt. |
|-------|---------------|------|
| Słup | Istniejące | 1 |
| Słup | Istniejące | 1 |
| Słup | Do likwidacji | 1 |
| Słup | Do likwidacji | 1 |
| Słup | Istniejące | 1 |
| Słup | Do likwidacji | 1 |
| Słup | Do likwidacji | 1 |
| Słup | Do likwidacji | 1 |
| Słup | Projektowane | 1 |
| Słup | Projektowane | 1 |
| Słup | Projektowane | 1 |
| Słup | Projektowane | 1 |
| Słup | Projektowane | 1 |
| Słup | Projektowane | 1 |
| Słup | Projektowane | 1 |
| Słup | Projektowane | 1 |
| Słup | Projektowane | 1 |
| Słup | Projektowane | 1 |
| Słup | Projektowane | 1 |
| Słup | Projektowane | 1 |
| Słup | Projektowane | 1 |
| Słup | Projektowane | 1 |
| Słup | Projektowane | 1 |
| Słup | Projektowane | 1 |
| Słup | Istniejące | 1 |
| Słup | Projektowane | 1 |
| Słup | Projektowane | 1 |

Razem szt.= 51

Oznakowanie poziome

| Nazwa | Stan | Pow. mal. |
|-------|--------------|-----------|
| P-4 | Projektowane | 4.80 |
| P-17 | Projektowane | 4.56 |
| P-1b | Projektowane | 10.86 |
| P-1b | Projektowane | 0.60 |
| P-4 | Projektowane | 1.19 |
| P-1e | Projektowane | 1.20 |
| P-1e | Projektowane | 0.36 |
| P-1e | Projektowane | 6.00 |
| P-1e | Projektowane | 0.38 |
| P-1b | Projektowane | 2.00 |
| P-1e | Projektowane | 6.00 |
| P-1e | Projektowane | 0.39 |
| P-1e | Projektowane | 0.38 |
| P-4 | Projektowane | 1.21 |
| P-4 | Projektowane | 2.39 |
| P-13 | Projektowane | 1.89 |
| P-4 | Projektowane | 4.80 |
| P-1e | Projektowane | 1.31 |
| P-4 | Projektowane | 0.66 |
| P-4 | Istniejące | 3.02 |
| P-2a | Projektowane | 1.23 |
| P-2a | Projektowane | 1.21 |
| P-4 | Istniejące | 1.81 |
| P-1e | Istniejące | 0.76 |
| P-1e | Projektowane | 0.72 |
| P-13 | Projektowane | 1.30 |
| P-4 | Projektowane | 1.66 |
| P-14 | Projektowane | 1.31 |

Oznakowanie poziome

| Nazwa | Stan | Pow. mal. |
|-------|--------------|-----------|
| P-10 | Projektowane | 6.00 |
| P-10 | Projektowane | 8.26 |
| P-13 | Projektowane | 1.46 |
| P-13 | Projektowane | 1.09 |
| P-13 | Projektowane | 1.57 |
| P-4 | Projektowane | 2.26 |
| P-14 | Projektowane | 1.33 |
| P-1e | Projektowane | 1.31 |
| P-1e | Projektowane | 1.31 |
| P-13 | Istniejące | 3.15 |
| P-1e | Istniejące | 1.09 |
| P-4 | Istniejące | 4.29 |
| P-1e | Projektowane | 1.80 |
| P-1e | Projektowane | 1.92 |
| P-10 | Projektowane | 8.00 |
| P-10 | Projektowane | 8.00 |
| P-14 | Projektowane | 1.28 |
| P-14 | Projektowane | 1.12 |
| P-14 | Projektowane | 1.14 |
| P-14 | Projektowane | 1.17 |
| P-10 | Projektowane | 10.29 |
| P-10 | Projektowane | 6.19 |
| P-10 | Projektowane | 12.00 |
| P-10 | Projektowane | 12.00 |

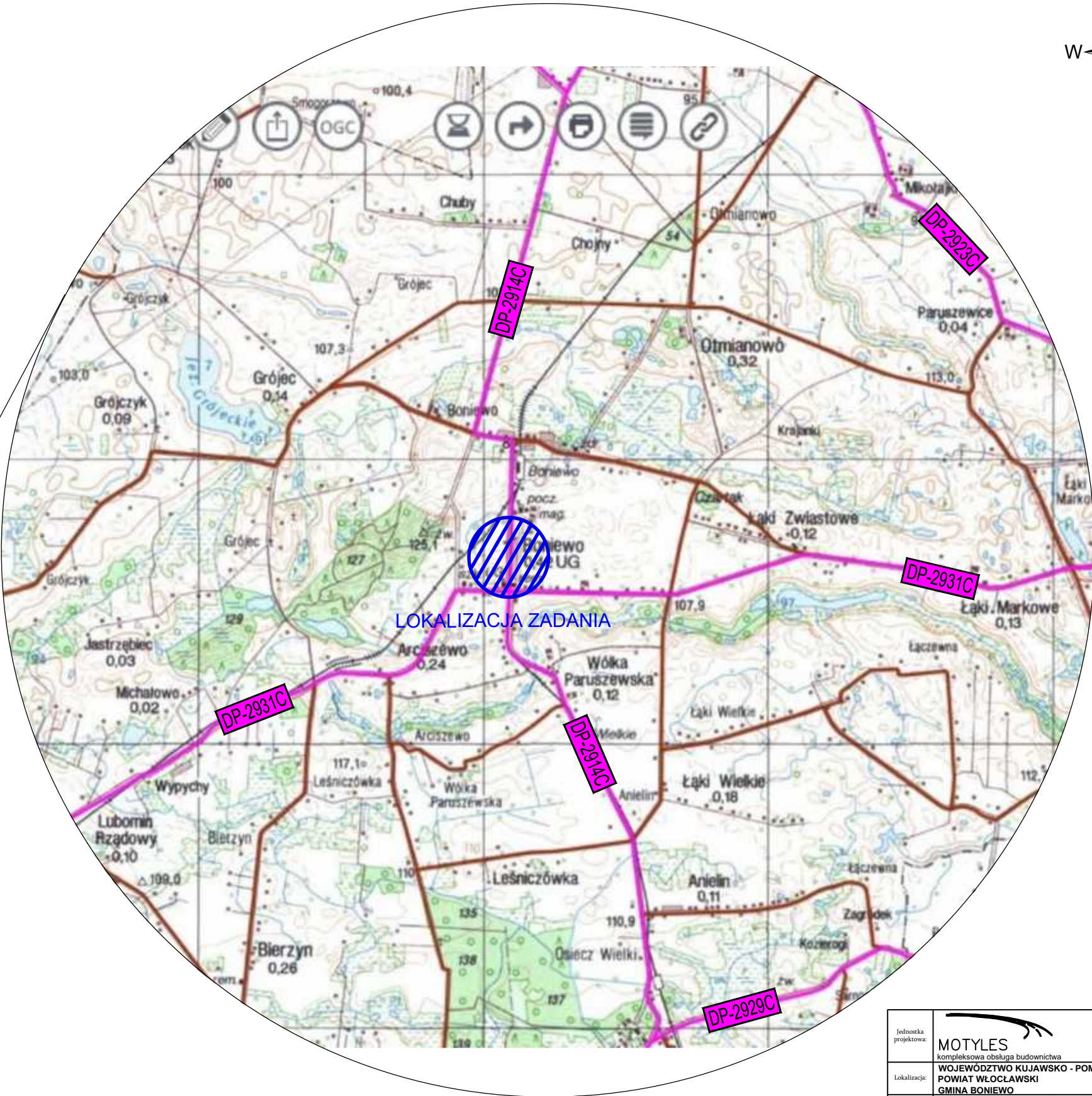
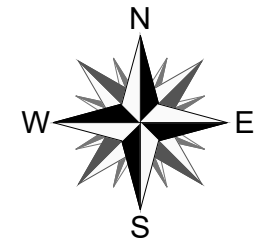
Całkowita pow. malowania [m2]= 162.03

Urządzenia bezpieczeństwa

| Nazwa | Stan | Dł./Szt. |
|-----------|---------------|----------|
| U-5b_C-9 | Projektowane | 1 |
| U-5b_C-9 | Projektowane | 1 |
| U-5b_C-10 | Projektowane | 1 |
| U-12a | Istniejące | 6.00 |
| U-12a | Do likwidacji | 5.01 |
| U-18a | Do likwidacji | 1 |
| U-5b_C-9 | Istniejące | 1 |
| U-5b_C-9 | Istniejące | 1 |
| U-5b_C-9 | Istniejące | 1 |
| U-20b | Do likwidacji | 1.77 |

IV. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- 1) Plan orientacyjny
- 2) Plan sytuacyjny – projektowane oznakowanie poziome
- 3) Plan sytuacyjny – projektowane oznakowanie pionowe



| | | | | | |
|-----------------------------|---|--------|---|-------------|---|
| Jednostka projektowa: |  MOTYLES kompleksowa obsługa budownictwa | | ul. Zimowa 18 87-800 Włocławek tel.kom. 607 542 675 | | |
| Lokalizacja: | WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO - POMORSKIE POWIAT WŁOCŁAWSKI GMINA BONIEWO | | | | |
| Inwestor: | POWIAT WŁOCŁAWSKI UL. CYGANKA 28 87-800 WŁOCŁÁWEK  | | | | |
| Nazwa inwestycji: | "Przebudowa skrzyżowania drogi powiatowej nr 2914C Lubraniec - Boniewo - Cetty z drogą powiatową nr 2931C Izbica Kujawska - Boniewo - Borzymie" | | | | |
| Stadium dokumentacji: | PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU | | | | |
| Nazwa rysunku: | Plan orientacyjny | | | | |
| Projektant branży drogowej: | mgr inż. Piotr Przybylski nr uprawnień budowlanych: KUP/0046/POOD/04 | | Podpis: | | |
| Data: | październik 2024 r. | Skala: | - | Branża: | |
| | | | | Drogowa | |
| | | | | Nr Rysunku: | 1 |

