

JEDNOSTKA PROJEKTOWA:		
MARIUSZ PAWELEC PRACOWNIA PROJEKTOWA		
ul. Czerska 7, 30-437 Kraków		
NIP: 679-298-70-47	tel.: 514 646 078	pp.mpawelec@gmail.com
INWESTOR:		
GMINA PIŃCZÓW ul. 3-ego Maja 10, 28-400 Pińczów		
PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU		
NAZWA INWESTYCJI:	Przebudowa ulicy Prymasa Kardynała Wyszyńskiego w Pińczowie (droga gminna lokalna) w km 0+000,00 – km 0+894,00	
OPRACOWAŁ	NR UPRAWNIENI, SPECJALNOŚĆ, BRANŻA	PODPIS
mgr inż. Artur Gałus	PDK/0059/PWOD/16 sp. inżynieria drogowa	
KRAKÓW, LISTOPAD 2020 r.		

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

SPIS TREŚCI:

A. CZĘŚĆ OPISOWA	3
1. Podstawa opracowania.....	4
2. Przedmiot i zakres opracowania	4
3. Wykorzystane opracowania, normy i wytyczne	4
4. Lokalizacja inwestycji	5
5. Opis istniejącego zagospodarowania terenu	5
6. Opis rozwiązań projektowych	5
6.1. Podstawowe informacje techniczne	5
6.2. Projektowane oznakowanie.....	6
6.2.1. Oznakowanie istniejące.....	6
6.2.2. Oznakowanie pionowe	6
6.2.3. Oznakowanie poziome	8
6.3. Elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego.....	8
6.4. Termin wprowadzenia	8
7. Zalecenia i uwagi	9
B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	12

Część rysunkowa:

Rys_1 – Orientacja (skala 1:10 000)

Rys_2 – Plan Sytuacyjny (skala 1:500)

A. CZĘŚĆ OPISOWA

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

1. Podstawa opracowania

Podstawą opracowania jest Umowa zawarta w Rzezawie pomiędzy:
Gminą Pińczów, ul. 3-ego Maja 10, 28-400 Pińczów,
a pracownią projektową:
Mariusz Pawelec Pracownia Projektowa z siedzibą przy ul. Czerskiej 7, 30-437 Kraków.

2. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotowe opracowanie dotyczy projektu **Stalej organizacji ruchu**, na przebudowanej ulicy Prymasa Kardynała Wyszyńskiego w Pińczowie, wykonanego w ramach zadania pn. „Przebudowa ulicy Prymasa Kardynała Wyszyńskiego w Pińczowie (droga gminna lokalna) w km 0+000,00 – km 0+894,00”.

Projekt wykonano w oparciu o wytyczne zawarte 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. z dnia 23 grudnia 2003 r.).

3. Wykorzystane opracowania, normy i wytyczne

Przy opracowaniu niniejszego projektu stałej organizacji ruchu, na przedmiotowym odcinku drogi wykorzystano następujące akty prawne:

- [1]. Ustawa z dnia 7 lipca 1994r. - Prawo Budowlane, (Dz. U. Nr 89, poz. 414, z późn. zm.),
- [2]. Ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych, (Dz. U. Nr 14, poz. 60 z późn. zm.),
- [3]. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r.- Prawo o ruchu drogowym, (Dz. U. Nr 58 poz. 515 z 2003r. z późn. zm.),
- [4]. Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jednolity Dz. U. 2015, poz. 2031),
- [5]. Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, Dz. U. nr 43, poz. 430 (tekst jednolity Dz. U. z 29. 01. 2016 poz. 214),
- [6]. Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie, (Dz. U. nr 63, poz. 735),
- [7]. 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. Nr 177, poz. 1729),
- [8]. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów na drogach, (Dz. U. Nr 170 poz. 1393),
- [9]. 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. nr 220 poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003r., z późniejszymi zmianami) wraz z załącznikami,
- [10]. Mapa do celów projektowych.

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

4. Lokalizacja inwestycji

Teren objęty opracowaniem położony jest pod względem administracyjnym w województwie świętokrzyskim, w powiecie pińczowskim, w gminie Pińczów, w granicach miasta Pińczów.

Ulica Prymasa Kardynała Wyszyńskiego zlokalizowana jest we wschodniej części miasta Pińczów oraz łączy się z drogą wojewódzką nr 767.

5. Opis istniejącego zagospodarowania terenu

Przebieg drogi w planie pokrywa się na znacznym odcinku (na długości około 670 m) z istniejącym przebiegiem drogi, zaś na pozostałym przebiega po nowym śladzie. W miejscu połączenia z drogą wojewódzką nr 767 oraz z ulicą Grodziskową nawiązuje się do istniejących skrzyżowań.

Istniejąca jezdnia posiada zmienną szerokość od ok. 4,50-5,50m.

Z ulicą Prymasa Kardynała Wyszyńskiego łączy się 5 ulic podporządkowanych. Połączenia z tymi ulicami odbywają się za pomocą skrzyżowań zwykłych.

Ulica Prymasa Kardynała Wyszyńskiego, na odcinku na którym dominuje zabudowa mieszkalna jednorodzinna, posiada nawierzchnię z mieszanki mineralno-asfaltowej, zaś na pozostałym odcinku nawierzchnię gruntową z kruszywa łamanego.

Po lewej stronie przebudowywanej ulicy, zlokalizowany jest rów melioracyjny.

6. Opis rozwiązań projektowych

6.1. Podstawowe informacje techniczne

Przedmiotowe zadanie polegać będzie na wykonaniu odcinka ulicy wraz z kanalizacją deszczową, kanałem technologicznym, miejscami postojowymi, oświetleniem oraz z przebudową zjazdów indywidualnych.

Podstawowym celem przedmiotowej inwestycji jest poprawa stanu technicznego drogi i bezpieczeństwa jej użytkowników oraz poprawa walorów estetycznych terenu.

W ramach projektowanych rozwiązań zakłada się przebudowę ulicy na długości 894 m.

Przebudowywana ul. Prymasa Kardynała Wyszyńskiego rozpoczyna się od strony północnej, na skrzyżowaniu z ulicą Grodziskową. Połączenie to zrealizowane jest poprzez istniejące skrzyżowanie zwykłe, zaś kończy się po stronie południowej, na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką 767 (ul. Batalionów Chłopskich). Połączenie to również zrealizowane jest poprzez istniejące skrzyżowanie zwykłe.

Na obszarze inwestycji przebudowywana droga łączy się w:

- km 0+234,09 z ulicą 3KDD. Połączenie to zrealizowane jest poprzez skrzyżowania zwykłe;
- km 0+304,29 z ulicą Daniela Olecha. Połączenie to zrealizowane jest poprzez skrzyżowania zwykłe. W ramach inwestycji zaprojektowano przebudowę skrzyżowania w granicach pasa drogowego;
- km 0+376,38 z ulicą Jana Góreckiego. Połączenie to zrealizowane jest poprzez skrzyżowania zwykłe. W ramach inwestycji zaprojektowano przebudowę skrzyżowania w granicach pasa drogowego;
- km 0+376,20 z ulicą ks. Augustyna Kordeckiego. Połączenie to zrealizowane jest poprzez skrzyżowania zwykłe. W ramach inwestycji zaprojektowano przebudowę skrzyżowania w granicach pasa drogowego;

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

- km 0+533,98 z ulicą Słoneczną. Połączenie to zrealizowane jest poprzez skrzyżowania zwykłe. W ramach inwestycji zaprojektowano przebudowę skrzyżowania w granicach pasa drogowego;
- km 0+675,50 z ulicą Spacerową. Połączenie to zrealizowane jest poprzez skrzyżowania zwykłe. W ramach inwestycji zaprojektowano przebudowę skrzyżowania w granicach pasa drogowego;
- km 0+396,06 oraz w km 0+654,69 z drogą wewnętrzną. Połączenie to zrealizowane jest poprzez zjazd. W ramach inwestycji zaprojektowano budowę zjazdów indywidualnych.

Istniejąca ulica Prymasa Kardynała Wyszyńskiego zostanie zastąpiona nową poszerzoną drogą o pełnej konstrukcji nawierzchni. Istniejąca jezdnia o zmiennej szerokości od ok. 4,50 - 5,50m, zostanie zastąpiona jezdnią o szerokości 5,50m z poszerzeniami na łuku kołowym do wartości 6,30m (łuk o promieniu $R=80m$ w km 0+876,00 – 0+888,82). Na przebudowywanej drodze zaprojektowano 5 łuków poziomych o promieniu od $R=80m$ do $R=1000m$.

W ramach zadania, zaprojektowano prawostronny plac postojowy zlokalizowany w rejonie zabudowy blokowej oraz prawostronny chodnik dla pieszych o szerokości 2,0m na długości całej inwestycji. W początkowej części zadania, zaprojektowano zjazd zakończony placem manewrowym.

Ponadto projektuje się sieć kanalizacji deszczowej przejmującej wody opadowe na całej przebudowywanej ulicy oraz budowę kanału technologicznego i przebudowę oświetlenia ulicznego.

Dodatkowo w ramach zadania zaprojektowano budowę drogi wewnętrznej. Projektowana droga jest nową drogą o pełnej konstrukcji nawierzchni, o szerokości jezdni 3,00m. Projektowana droga łączy się z ulicą Prymasa Kardynała Wyszyńskiego za pomocą dwóch zjazdów.

W miejscu przecięcia przebudowanych dróg oraz zjazdów indywidualnych z rowem melioracyjnym, zaprojektowano przepusty drogowe.

6.2. Projektowane oznakowanie

Celem nadrzędnym wprowadzenia oznakowania jest zapewnienie bezpieczeństwa wszystkim uczestnikom ruchu drogowego oraz zapewnienie maksymalnej płynności ruchu.

6.2.1. Oznakowanie istniejące

W obrębie opracowania nie występuje oznakowanie pionowe ani poziome.

6.2.2. Oznakowanie pionowe

Na przebudowywanej ulicy Prymasa Kardynała Wyszyńskiego, przewiduje się ustawienie nowych znaków pionowych.

Lokalizacja oraz oznaczenia oznakowania pionowego przedstawiono w części rysunkowej.

Projektuje się następujące usytuowanie znaków drogowych na ulicy Prymasa Kardynała Wyszyńskiego:

- znak D-6 „przeście dla pieszych” w km 0+007,
- znak D-6 „przeście dla pieszych” w km 0+014,
- znak A-7 „ustąp pierwszeństwa” w km 0+014,
- znak D-18 „parking” w km 0+094,
- znak D-18 „parking” w km 0+186,
- znak D-6 „przeście dla pieszych” w km 0+222,
- znak D-1 „droga z pierwszeństwem” w km 0+222,
- znak D-6 „przeście dla pieszych” w km 0+227,
- znak D-1 „droga z pierwszeństwem” w km 0+250,

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

- znak D-1 „droga z pierwszeństwem” w km 0+282,
- znak D-6 „przejście dla pieszych” w km 0+359,
- znak D-1 „droga z pierwszeństwem” w km 0+359,
- znak D-6 „przejście dla pieszych” w km 0+364,
- znak D-1 „droga z pierwszeństwem” w km 0+391,
- znak D-1 „droga z pierwszeństwem” w km 0+518,
- znak D-1 „droga z pierwszeństwem” w km 0+548,
- znak D-1 „droga z pierwszeństwem” w km 0+661,
- znak D-6 „przejście dla pieszych” w km 0+684,
- znak D-6 „przejście dla pieszych” w km 0+691,
- znak D-1 „droga z pierwszeństwem” w km 0+691,
- znak B-33 „ograniczenie prędkości do 30 km/h” w km 0+855,
- znak D-6b „przejście dla pieszych i przejazd dla rowerów” w km 0+877,
- znak A-7 „ustąp pierwszeństwa” w km 0+877,
- znak D-6b „przejście dla pieszych i przejazd dla rowerów” w km 0+885.

Projektuje się następujące usytuowanie znaków drogowych na ulicy Daniela Olecha:

- znak D-6 „przejście dla pieszych” w km 0+006,
- znak D-6 „przejście dla pieszych” w km 0+019,
- znak A-7 „ustąp pierwszeństwa” w km 0+019.

Projektuje się następujące usytuowanie znaków drogowych na ulicy ks. Augustyna Kordeckiego:

- znak A-7 „ustąp pierwszeństwa” w km 0+006.

Projektuje się następujące usytuowanie znaków drogowych na ulicy Jana Góreckiego:

- znak D-6 „przejście dla pieszych” w km 0+006,
- znak D-6 „przejście dla pieszych” w km 0+013,
- znak A-7 „ustąp pierwszeństwa” w km 0+013.

Projektuje się następujące usytuowanie znaków drogowych na ulicy Słonecznej:

- znak D-6 „przejście dla pieszych” w km 0+006,
- znak D-6 „przejście dla pieszych” w km 0+013,
- znak A-7 „ustąp pierwszeństwa” w km 0+013.

Projektuje się następujące usytuowanie znaków drogowych na ulicy Spacerowej:

- znak A-7 „ustąp pierwszeństwa” w km 0+025,
- znak D-6 „przejście dla pieszych” w km 0+039,
- znak D-6 „przejście dla pieszych” w km 0+044,
- znak A-7 „ustąp pierwszeństwa” w km 0+044.

Projektuje się następujące usytuowanie znaków drogowych na drodze wojewódzkiej 767:

- znak A-6b „skrzyżowanie z drogą podporządkowaną występującą po prawej stronie” w odległości 75m od skrzyżowania z ulicą Prymasa Kardynała Wyszyńskiego,
- znak A-6c „skrzyżowanie z drogą podporządkowaną występującą po lewej stronie” w odległości 75m od skrzyżowania z ulicą Prymasa Kardynała Wyszyńskiego.

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Znaki powinny należeć do grupy znaków średnich [S] o krawędziach z blachy stalowej ocynkowanej z podwójnie giętą krawędzią - folią odbłaskową typu II-generacji.

Znaki należy ustawić z zachowaniem skrajni pionowej i poziomej (zgodnie z Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003 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, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r.).

Tarcze znaków montować na wysokości 2 m od trawnika do dolnej krawędzi lica znaku lub 2,20 m od nawierzchni chodnika do dolnej krawędzi lica znaku. Znaki pionowe należy umieścić tak, aby odległość znaku od krawędzi drogi była nie mniejsza niż 0,5 m. Odległość znaku od drogi mierzy się w poziomie od krawędzi drogi (wystający krawężnik) do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku.

Rozmieszczenie oznakowania pionowego pokazano na w części rysunkowej opracowania.

6.2.3. Oznakowanie poziome

Zaprojektowano oznakowanie na całej przebudowywanej ulicy Prymasa Kardynała Wyszyńskiego.

Oznakowanie poziome należy wykonać farbą termoplastyczną, jako grubowarstwowe okresie trwałości 3 lata zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003 r w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r.).

Rozmieszczenie oznakowania poziomego pokazano w części rysunkowej opracowania.

Zestawienie oznakowania poziomego		
Lp.	Symbol znaku	Nazwa znaku
1	P1-a	Linia pojedyncza przerywana – długa
2	P1-b	Linia pojedyncza przerywana – krótka
3	P1-e	Linia pojedyncza przerywana – prowadząca szeroka
4	P-4	Linia podwójna ciągła
5	P-10	Przejście dla pieszych
6	P-11	Przejazd dla rowerów
7	P-13	Linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów
8	P-14	Linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów

6.3. Elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego

Elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego, projektowane są zgodnie z lokalizacją na Planie Sytuacyjnym.

W ramach poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, zaprojektowano:

- balustradę U-11a zlokalizowanej na przebudowywanych przepustach drogowym po lewej oraz po prawej stronie.

6.4. Termin wprowadzenia

Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu **III/IV kwartał 2021r.**

Termin wprowadzenia organizacji ruchu uzależniony jest od daty zakończenia robót budowlanych.

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

7. Zalecenia i uwagi

Znaki drogowe oraz inne znaki i urządzenia jakie przewidziano do zastosowania powinny spełniać wymogi zawarte w Załącznikach 1-4 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku 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 poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003r).

Pozostałe elementy należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami BHP na czas prowadzenia robót.

Elementy oznakowania muszą spełniać następujące warunki:

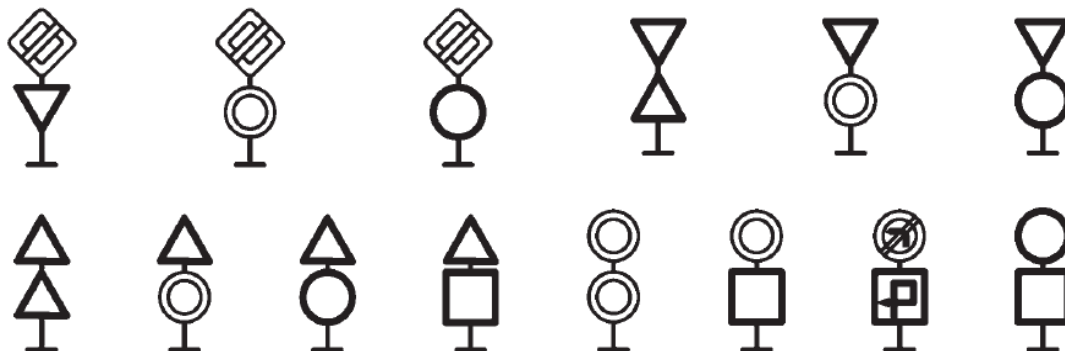
- wielkość znaków: średnie;
- fundamenty pod znaki należy wykonać w sposób trwały;
- tarcze znaków z blachy stalowej ocynkowanej o profilu odpornym na odginanie ręką;
- mocowane do słupków w sposób wykluczający obrót tarczy wokół słupka;
- elementy mocujące z materiałów ocynkowanych;
- dla zapewnienia widoczności znaku z odległości pozwalającej kierującemu pojazdem jego spostrzeżenie, odczytanie i prawidłową reakcję, do wykonania lic znaków należy stosować materiały odblaskowe. Lica znaków drogowych powinny spełniać wymagania fotometryczne i kolorymetryczne w zakresie odblaskowości i barwy zgodnie z rozporządzeniem „Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych pionowych i warunki ich umieszczania na drogach” – tabela 1.3.

Kolorystyka i wzory znaków drogowych winny odpowiadać przepisom rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170 poz.1393.) i załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 03 lipca 2003r. „w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

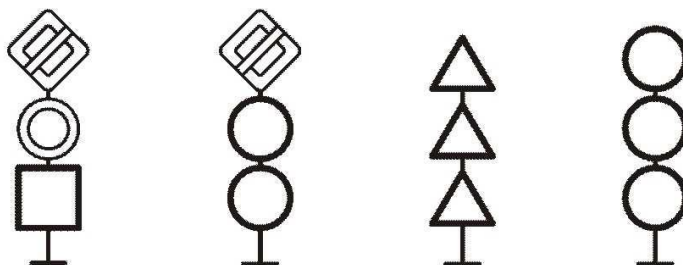
Montaż znaków drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu należy dokonać zgodnie z rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170 poz.1393.) i załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 03 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach”.

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Schemat. nr 1. Sposoby umieszczenia dwóch znaków w układzie pionowym

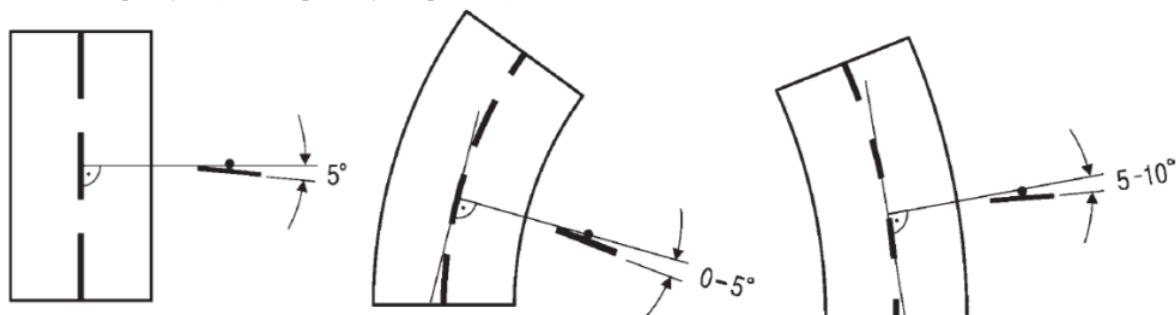


Schemat. nr 2. Sposoby umieszczenia trzech znaków w układzie pionowym



Schemat. nr 3. Odchylenie poziome tarczy znaku.

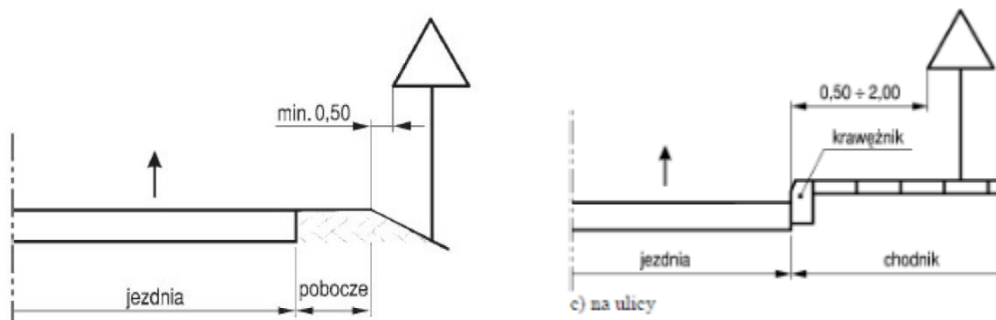
a) na odcinku prostym b) na łuku poziomym w prawo c) na łuku poziomym w lewo



Schemat. nr 4. Odległość znaków od jezdni: a) na drodze, b) na ulicy

a)

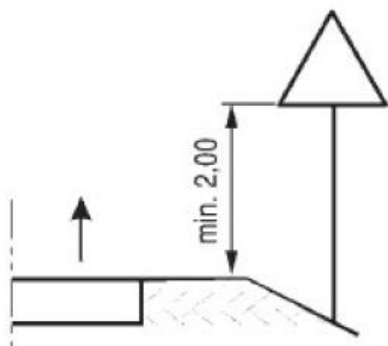
b)



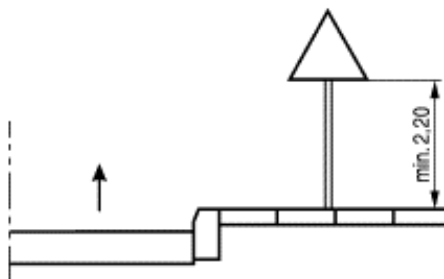
PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Schemat. nr 5. Wysokość umieszczania znaków: a) na drodze, b) na ulicy

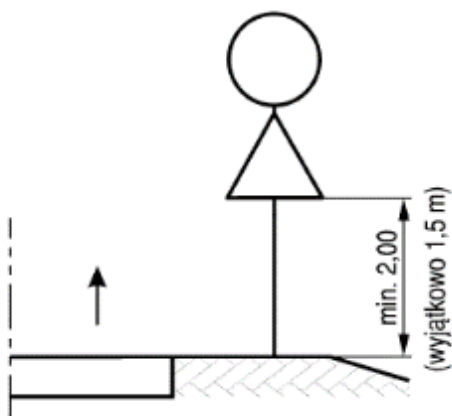
a)



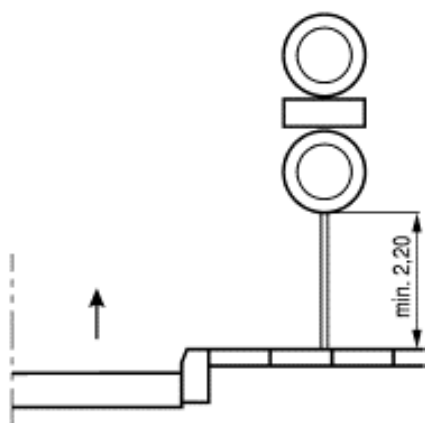
b)



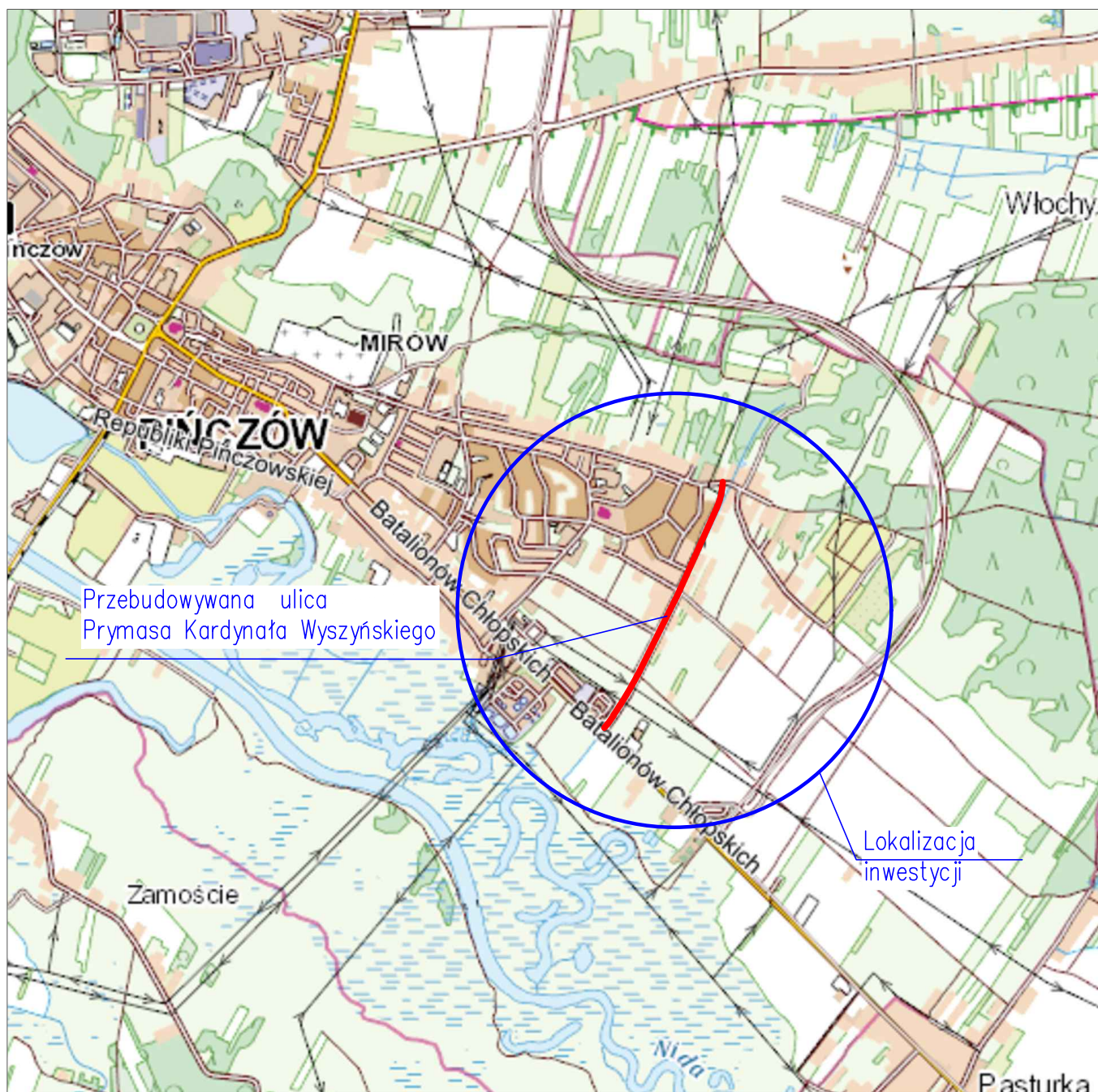
Schemat. nr 6. Wysokość umieszczania dwóch znaków na drodze



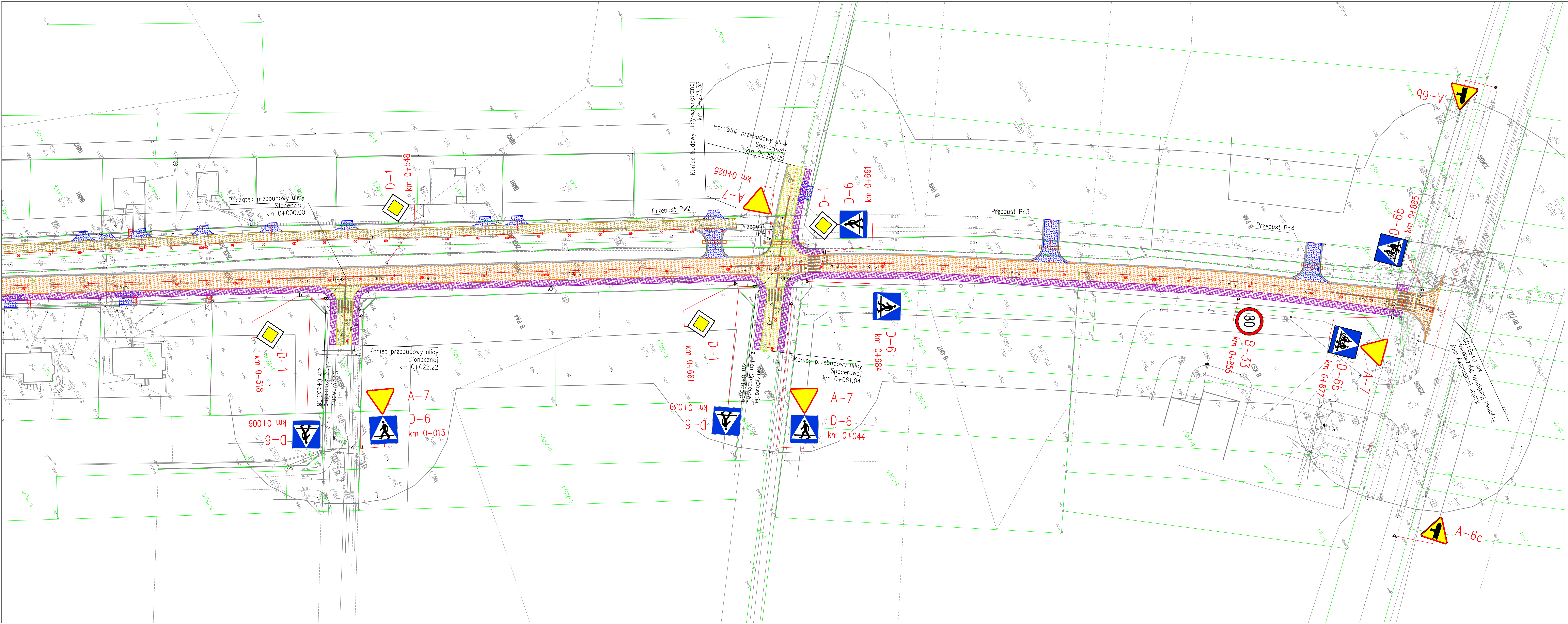
Schemat. nr 7 Wysokość umieszczania trzech znaków na ulicy



B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA



WYKONAWCA:		Mariusz Pawelec Pracownia Projektowa ul. Czerska 7, 30-437 Kraków		
INWESTOR:		Gmina Pińczów ul. 3-ego Maja 10, 28-400 Pińczów		
NAZWA INWESTYCJI: Przebudowa ulicy Prymasa Kardynała Wyszyńskiego w Pińczowie (droga gminna lokalna) w km 0+000,00 – km 0+894,00				
TREŚĆ RYSUNKU:				
ORIENTACJA				1:10 000
AUTOR:	SPECJALNOŚĆ : IMIĘ I NAZWISKO	NR UPR.	DATA:	PODPIS:
Opracował:	mgr inż. Artur Gałus, sp. drogowa	PDK/0059/PWOD/16	11.2020	
Opracował:	mgr inż. Andrzej Kopecki, sp. drogowa			
Opracował:	mgr inż. Rafał Dziedzic, sp. drogowa	PDK/0023/POOOD/08		
				01
				PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU



Legenda

Projektowana przebudowa ulicy Prymasa Kardynała Wyszyńskiego

Projektowana przebudowa pozostałych ulic

Projektowana droga wewnętrzna

Projektowany chodnik dla pieszych

Projektowane zjazdy

Projektowane zjeżdżalnie

Projektowany plac manewrowy

Projektowane miejsca postojowe

Projektowane zazielenienie terenu

Projektowana opaska gruntowa

Projektowane przepusty drogowe

Projektowana bariera szczebelkowa U11a

Istniejący chodnik dla pieszych

Istniejący ciąg rowerowy

Projektowana droga na podstawie odrębnego opracowania

Projektowany chodnik dla pieszych na podstawie odrębnego opracowania

Oznakowanie poziome

Przeście dla pieszych (znak P-10)

Przejazd dla rowerów (znak P-11)

Linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów (znak P-13)

Linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów (znak P-14)

Linia podwójna ciągła (znak P-4)

Linia pojedyncza przerywana-prowadząca szeroko (znak P-1e)

Linia pojedyncza przerywana-krótka (znak P-1b)

Linia pojedyncza przerywana-długa (znak P-1a)

Oznakowanie pionowe

Projektowany znak Skrzyżowanie z drogą podporządkowaną występującą po prawej stronie (znak A-6b)

Projektowany znak Skrzyżowanie z drogą podporządkowaną występującą po lewej stronie (znak A-6c)

Projektowany znak Ustąp pierwszeństwa (znak A-7)

Projektowany znak Ograniczenie prędkości (znak B-33)

Projektowany znak Droga z pierwszeństwem (znak D-1)

Projektowany znak Koniec drogi z pierwszeństwem (znak D-2)

Projektowany znak Przeście dla pieszych (znak D-6)

Projektowany znak Przeście dla pieszych i przejazd dla rowerów (znak D-6b)

Projektowany znak Parking (znak P-18)

WYKONAWCA: Mariusz Paweł Pracownia Projektowa ul. Czerska 7, 30-437 Kraków

INWESTOR: Gmina Pińczów ul. 3-go Maja 10, 28-400 Pińczów

NAZWA INWESTYCJI: Przebudowa ulicy Prymasa Kardynała Wyszyńskiego w Pińczowie (droga gminna lokalna) w km 0+000,00 – km 0+894,00

TREŚĆ RYSUNKU: PLAN SITUACYJNY

1:500

02.2

AUTOR: mgr inż. Artur Galus, sp. z o.o.

OPRACOWAŁ: mgr inż. Andrzej Kopecki, sp. z o.o.

OPRACOWAŁ: mgr inż. Rafał Dzięgie, sp. z o.o.

NR UPR. POK/0099/PW00/16

DATA: 11.2020

PODPIS:

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU