

NR ARCH.

1

NAZWA INWESTYCJI	Budowa ulicy Maneżowej
ZAKRES INWESTYCJI	Budowa ulicy Maneżowej na odcinku od ulicy Spółdzielczej do ulicy Strzeleckiej w Płocku wraz z infrastrukturą techniczną
INWESTOR	Prezydent Miasta Płocka Plac Stary Rynek 1 09-400 Płock



FAZA OPRACOWANIA	PROJEKT STAŁEJ ZMIANY ORGANIZACJI RUCHU
ZAKRES OPRACOWANIA	Oznakowanie pionowe i poziome oraz urządzenia BRD
BRANŻA	Drogowa CPV 45233000-9

(Wersja projektu: 3)

Funkcja	Imię i nazwisko	Data	Podpis
Projektant	Maciej Kozicki	25 kwietnia 2019r.	

Włocławek, 25 kwietnia 2019r.

SPIS ZAWARTOŚCI OPRACOWANIA

I. OPIS TECHNICZNY.....	3
1. Podstawa opracowania	3
2. Przedmiot, zakres i cel opracowania	3
3. Opis stanu istniejącego.....	4
3.1. Charakterystyka drogi	4
3.2. Charakterystyka ruchu	5
4. Opis projektowanej geometrii drogi.....	5
4.1. Charakterystyka drogi po przebudowie.....	5
4.2. Charakterystyka ruchu po przebudowie	6
5. Opis projektowanej stałej zmiany organizacji ruchu.....	6
5.1. Oznakowanie pionowe.....	6
5.2. Oznakowanie poziome.....	6
5.3. Urządzenia BRD.....	7
6. Wymagania stawiane oznakowaniu projektowanemu	7
6.1. Wielkość znaków pionowych	9
6.2. Widoczność znaków pionowych i urządzeń BRD.....	9
6.3. Materiały do wykonania oznakowania poziomego	9
7. Przewidywany termin wprowadzenia organizacji ruchu	9
8. Uwagi końcowe	10
II. TABLICE – ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA.....	11
1. Oznakowanie projektowane	11
III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA	13
1. Plan orientacyjny – lokalizacja zadania (oznakowania), skala 1:10 000	14
2. Plan sytuacyjny – oznakowanie stałe (docelowe), skala 1:500.....	15
IV. ZAŁĄCZNIKI – OPINIE/ZATWIERDZENIE	16
1. Karta opinii	16

I. OPIS TECHNICZNY

Do projektu stałej zmiany organizacji ruchu – w zakresie oznakowania pionowego i poziomego oraz urządzeń BRD; stanowiącego część dokumentacji projektowej dla zadania: **„Budowa ulicy Maneżowej”**, w zakresie: **„Budowa ulicy Maneżowej na odcinku od ulicy Spółdzielczej do ulicy Strzeleckiej w Płocku wraz z infrastrukturą techniczną”**.

1. Podstawa opracowania

Niniejszy projekt organizacji ruchu został opracowany w oparciu o:

- umowę z Inwestorem;
- mapę sytuacyjno-wysokościową odcinków dróg, na których projektuje się przedmiotową zmianę organizacji ruchu;
- elementy projektu budowlanego/wykonawczego – branży drogowej (projekt zagospodarowania terenu/plan sytuacyjny), dla przedmiotowej inwestycji;
- ustawę z dnia 20. czerwca 1997r. *Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z dnia 17. października 2018r. poz. 1990 – tekst jednolity);
- rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31. lipca 2002r. *w sprawie znaków i sygnałów drogowych* (Dz. U. z dnia 12. października 2002r. Nr 170, poz. 1393, z późn. zmian.);
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3. lipca 2003r. *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 2003r. Nr 220, poz. 2181, z późn. zmian.):
 - 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 2003r. *w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem* (Dz. U. z dnia 14. kwietnia 2017r. poz. 784 – tekst jednolity);
- wizję lokalną w terenie.

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 budową ulicy Maneżowej w Płocku.

Zakres lokalizacyjny opracowania obejmuje nw. drogi:

- ulicę Maneżową – na odcinku od skrzyżowania z ulicą Spółdzielczą (wraz z tym skrzyżowaniem) do skrzyżowania z ulicą Strzelecką (bez tego skrzyżowania – projekt budowy ulicy Strzeleckiej, wraz z jej oznakowaniem, stanowi odrębne opracowanie); wraz ze skrzyżowaniami ulicy Maneżowej z ulicami bocznymi:
 - ulicą Oaza;
 - ulicą Kaczą;
 - ulicą Saperską;
 - ulicą Lenartowicza;
 - ulicą Zdziarskiego.

Zakres przedmiotowy opracowania obejmuje zaprojektowanie na ww. drogach:

- 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 przedmiotowej inwestycji.

3. Opis stanu istniejącego

3.1. Charakterystyka drogi

Wszystkie drogi wchodzące w zakres opracowania zlokalizowane są w granicach administracyjnych miasta Płock – woj.: mazowieckie, powiat: M. Płock, gmina: M. Płock. Drogi te położone są w dzielnicy „Wyszogrodzka”.

Drogi wchodzące w zakres opracowania stanowią drogi kategorii:

- powiatowej – ulica Spółdzielcza (nr 5223W);
- gminnej – ulice: Maneżowa (nr 520150W), Oaza (nr 520362W); Kacza (nr 520339W); Saperska (520179W); Lenartowicza (nr 520164W); Zdziarskiego (nr 520220W);
- wewnętrznej – droga stanowiąca dojazd do garaży.

Ulica Maneżowa – na odcinku od skrzyżowania z ulicą Spółdzielczą do skrzyżowania z ulicą Zdziarskiego, ma przekrój jednojezdniowy – dwukierunkowy (1x2). Jest to droga z jezdnią o nawierzchni częściowo bitumicznej a częściowo z drobnowymiarowych prefabrykatów betonowych – trylinki. Szerokość jezdni tej ulicy wynosi ~6 m. Ulica ta wyposażona jest w dwustronny chodnik dla pieszych, o nawierzchni z drobnowymiarowych prefabrykatów betonowych – płytek chodnikowych/kostki brukowej.

Na terenie, na którym projektuje się budowę nowego odcinka ulicy Maneżowej – od skrzyżowania z ulicą Zdziarskiego do skrzyżowania z ulicą Strzelecką, w chwili obecnej znajdują się garaże (przewidziane do rozbiórki – w zakresie kolidującym z projektowaną drogą), tereny zielone (trawnik) oraz nieużytki.

Ulica Spółdzielcza – na odcinku objętym projektem (w rejonie skrzyżowania z ulicą Maneżową), ma przekrój jednojezdniowy – dwukierunkowy (1x2). Jest to droga z jezdnią o nawierzchni bitumicznej. Szerokość jezdni tej ulicy wynosi ~10,5 m. Ulica ta wyposażona jest w dwustronny chodnik dla pieszych, o nawierzchni z drobnowymiarowych prefabrykatów betonowych – płytek chodnikowych/kostki brukowej.

Ulica Oaza – na odcinku objętym projektem (w rejonie skrzyżowania z ulicą Maneżową), ma przekrój jednojezdniowy – jednokierunkowy (1x1). Jest to droga z jezdnią o nawierzchni z drobnowymiarowych prefabrykatów betonowych – kostki brukowej. Szerokość jezdni tej ulicy wynosi ~3,7 m. Ulica ta wyposażona jest w jednostronny chodnik dla pieszych, o nawierzchni z drobnowymiarowych prefabrykatów betonowych – kostki brukowej. Jezdnia i chodnik dla pieszych, na tej ulicy, nie są rozdzielone krawężnikiem (jezdnia i chodnik dla pieszych położone są na tym samym poziomie).

Ulica Kacza – na odcinku objętym projektem (w rejonie skrzyżowania z ulicą Maneżową), ma przekrój jednojezdniowy – dwukierunkowy (1x2). Jest to droga z jezdnią o nawierzchni z drobnowymiarowych prefabrykatów betonowych – kostki brukowej. Szerokość jezdni tej ulicy wynosi ~5,9 m. Ulica ta nie posiada geometrycznie wydzielonego chodnika dla pieszych (stanowi tzw. „pieszo-jezdnię”).

Ulica Saperska – na odcinku objętym projektem (w rejonie skrzyżowania z ulicą Maneżową) – odcinek po północnej stronie ulicy Maneżowej, ma przekrój jednojezdniowy – dwukierunkowy (1x2). Jest to droga z jezdnią o nawierzchni bitumicznej. Szerokość jezdni tej ulicy wynosi ~6,1 m. Ulica ta wyposażona jest w dwustronny chodnik dla pieszych, o nawierzchni z drobnowymiarowych prefabrykatów betonowych – kostki brukowej.

Ulica Saperska – na odcinku objętym projektem (w rejonie skrzyżowania z ulicą Maneżową) – odcinek po południowej stronie ulicy Maneżowej, ma przekrój jednojezdniowy – jednokierunkowy (1x1). Jest to droga z jezdnią o nawierzchni z drobnowymiarowych prefabrykatów betonowych – kostki brukowej. Szerokość jezdni tej ulicy wynosi ~8,1 m. Ulica ta nie posiada geometrycznie wydzielonego chodnika dla pieszych (stanowi tzw. „pieszo-jezdnię”).

Ulica Lenartowicza – na odcinku objętym projektem (w rejonie skrzyżowania z ulicą Maneżową), ma przekrój jednojezdniowy – dwukierunkowy (1x2). Jest to droga z jezdnią o nawierzchni bitumicznej. Szerokość jezdni tej ulicy wynosi ~5,5 m. Ulica ta wyposażona jest w dwustronny chodnik dla pieszych, o nawierzchni z drobnowymiarowych prefabrykatów betonowych – płytek chodnikowych.

Ulica Zdziarskiego – na odcinku objętym projektem (w rejonie skrzyżowania z ulicą Maneżową), ma przekrój jednojezdniowy – dwukierunkowy (1x2). Jest to droga z jezdnią

o nawierzchni bitumicznej. Szerokość jezdni tej ulicy wynosi ~5,7 m. Ulica ta wyposażona jest w dwustronny chodnik dla pieszych, o nawierzchni z drobnowymiarowych prefabrykatów betonowych – płytek chodnikowych/kostki brukowej.

Omawiane drogi przebiegają przez tereny o zabudowie głównie mieszkalnej. Zabudowę tego rejonu miasta stanowią głównie domy mieszkalne – jednorodzinne, a w niewielkiej odległości od ulicy Maneżowej – także wielorodzinne.

3.2. Charakterystyka ruchu

Wszystkie omawiane odcinki dróg wchodzących w zakres opracowania znajdują się w obszarze zabudowanym – wyznaczonym znakami D-42.

Ruch kołowy i pieszy, na odcinkach ulic: Maneżowej, Oaza, Kaczej, Saperskiej, Lenartowicza i Zdziarskiego, objętych projektem, jest bardzo mały – występuje tu prawie wyłącznie ruch lokalny, dojazdowy do posesji i obiektów znajdujących się bezpośrednio przy tych drogach. Na tych ulicach obowiązuje zakaz wjazdu samochodów ciężarowych, z wyłączeniem pojazdów zaopatrzenia i służb miejskich – wyrażony pionowymi znakami zakazu B-5 z odpowiednimi tabliczkami pod znakami.

Ruch kołowy i pieszy, na odcinku ulicy Spółdzielczej objętym projektem, jest umiarkowany – występuje tu głównie ruch lokalny, miejski – międzyosiedlowy. Ulicą Spółdzielczą kursuje komunikacja miejska.

4. Opis projektowanej geometrii drogi

Ulica Maneżowa – na odcinku objętym projektem, zaprojektowana została o parametrach zgodnych z drogą klasy dojazdowej (D).

Projekt budowlany/wykonawczy – branży drogowej, przewiduje wybudowanie na ulicy Maneżowej (główne elementy drogi):

- jezdni o nawierzchni z mieszanki mineralno-asfaltowej, o szerokości 5,50 m;
- jezdni (wlotów dróg poprzecznych – tzw. „pieszo-jezdni”) i placu (droga wewnętrzna stanowiąca dojazd do garaży) o nawierzchni z kostki betonowej;
- zjazdów indywidualnych o nawierzchni z kostki betonowej;
- dwustronnych chodników dla pieszych o nawierzchni z kostki betonowej, o szerokości 2,00 m i 2,50 m.

Przed wyznaczonymi przejściami dla pieszych przewiduje się wykonanie powierzchni wypukłych koloru kontrastowego – z elementów prefabrykowanych.

4.1. Charakterystyka drogi po przebudowie

Po przebudowie, ulica Maneżowa – na odcinku objętym projektem, będzie mieć przekrój jednojezdniowy – dwukierunkowy (1x2). Będzie to droga z jezdnią o nawierzchni z mieszanki mineralno-asfaltowej. Szerokość jezdni tej ulicy wynosić będzie 5,50 m. Ulica ta wyposażona będzie w dwustronne chodniki dla pieszych, o nawierzchni z kostki betonowej. Szerokość tych chodników wynosić będzie 2,00 m i 2,50 m. Na skrzyżowaniach z ulicami poprzecznymi o nawierzchni mineralno-asfaltowej – wykonane zostaną wloty tych ulic do ulicy Maneżowej, o nawierzchni mineralno-asfaltowej. Na skrzyżowaniach z ulicami poprzecznymi o nawierzchni z kostki betonowej (tzw. „pieszo-jedniami”) – wykonane zostaną wloty tych ulic do ulicy Maneżowej, o nawierzchni z kostki betonowej. Droga wewnętrzna stanowiąca dojazd do garaży, stanowić będzie plac o nawierzchni z kostki betonowej. Wyposażenie tej ulicy stanowić będą również zjazdy indywidualne, o nawierzchni z kostki betonowej.

Na ulicy Spółdzielczej – na odcinku objętym projektem (w rejonie skrzyżowania z ulicą Maneżową), wykonany zostanie jedynie wlot ulicy Maneżowej – z jezdnią o nawierzchni z mieszanki mineralno-asfaltowej i obustronnymi chodnikami dla pieszych o nawierzchni z kostki betonowej. Jezdnie ulicy Spółdzielczej i ulicy maneżowej wyokrąglone zostaną łukami poziomymi o promieniu $R=6,00$ m i $R=8,00$ m.

Oprócz omówionego powyżej wlotu ulicy Maneżowej, na ulicy Spółdzielczej nie będą wprowadzone inne zmiany w geometrii tej ulicy – charakterystyka tej drogi pozostanie bez zmian.

Na ulicach: Oaza, Kaczej, Saperskiej, Lenartowicza i Zdziarskiego – na odcinkach objętych projektem (w rejonach skrzyżowań z ulicą Maneżową), wykonane zostaną jedynie wloty ww. ulic do ulicy Maneżowej – z jezdniami o nawierzchni (z mieszanki mineralno-asfaltowej lub z kostki betonowej) i geometrii dostosowanej do tych jezdni. W przypadku, gdy ulica poprzeczna do ulicy Maneżowej posiada wydzielone chodniki dla pieszych – wykonane zostaną także połączenia tych chodników z chodnikami wzdłuż ulicy Maneżowej – o nawierzchni z kostki betonowej i geometrii dostosowanej do tych chodników.

Oprócz omówionych powyżej wlotów ulic: Oaza, Kaczej, Saperskiej, Lenartowicza i Zdziarskiego, do ulicy Maneżowej, na ww. ulicach nie będą wprowadzone inne zmiany w geometrii tych ulic – charakterystyka tych dróg pozostanie bez zmian.

4.2. Charakterystyka ruchu po przebudowie

Wszystkie omawiane odcinki dróg wchodzących w zakres opracowania będą znajdować się w obszarze zabudowanym – wyznaczonym znakami D-42.

Szacuje się, że ruch kołowy i pieszy, na odcinkach ulic: Maneżowej, Oaza, Kaczej, Saperskiej, Lenartowicza i Zdziarskiego, objętych projektem, pozostanie bez zmian. Występować tu będzie ruch bardzo mały – prawie wyłącznie ruch lokalny, dojazdowy do posesji i obiektów znajdujących się bezpośrednio przy tych drogach. Na tych ulicach obowiązywać będzie nadal zakaz wjazdu samochodów ciężarowych, z wyłączeniem pojazdów zaopatrzenia i służb miejskich – wyrażony pionowymi znakami zakazu B-5 z odpowiednimi tabliczkami pod znakami.

Szacuje się, że ruch kołowy i pieszy, na odcinku ulicy Spółdzielczej objętym projektem, pozostanie bez zmian. Występować tu będzie ruch umiarkowany – głównie ruch lokalny, miejski – międzyosiedlowy.

5. Opis projektowanej stałej zmiany organizacji ruchu

Przyjęta organizacja ruchu wynika wprost z zaprojektowanej geometrii drogi w projekcie budowlanym/drogowym – branży drogowej, dla przedmiotowej inwestycji. Uwzględnia istniejącą organizację ruchu na przedmiotowym odcinku drogi oraz istniejącą geometrię i organizację ruchu na drogach przyległych.

Przyjęta organizacja ruchu uwzględnia także projektowaną geometrię drogi ulicy Strzeleckiej, wraz z jej projektowanym oznakowaniem (odrębne opracowanie) – w którym przewiduje się wprowadzenie pierwszeństwa ruchu na ciągu ulicy Strzeleckiej (na kierunku północ-południe).

5.1. Oznakowanie pionowe

Zakres prac przy oznakowaniu pionowym obejmuje demontaż istniejących znaków, korektę lokalizacji (przestawienie – z wymianą słupka) istniejących znaków oraz ustawienie nowych znaków, na omawianych odcinkach dróg: ostrzegawczych (A), zakazu (B), nakazu (C) i informacyjnych (D) oraz tabliczek pod znakami (T).

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, oraz wymalowanie nowych znaków, na omawianych odcinkach dróg: linii segregacyjnych, linii krawędziowych i znaków poprzecznych.

Na projektowanym odcinku ulicy Maneżowej (o szerokości jezdni 5,50 m) oraz na odcinkach dróg bocznych do ulicy Maneżowej – wchodzących w zakres opracowania – o bitumicznych

nawierzchniach jezdni i szerokościach jezdni mniejszej niż 5,80 m, nie wprowadzono linii segregacyjnych.

Znaki poziome należy malować zgodnie z odpowiednim rysunkiem projektu.

5.3. Urządzenia BRD

Zakres prac przy urządzeniach bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmuje montaż nowych urządzeń BRD, na omawianych odcinkach dróg: urządzeń do ograniczania prędkości pojazdów – progów zwalniających (U-16d).

Jako urządzenia do ograniczania prędkości pojazdów, wprowadzono liniowe progi zwalniające listwowe (U-16d), o ograniczonej prędkości przejazdu do 18-20 km/h – wykonane z elementów prefabrykowanych.

Urządzenia BRD należy umieszczać zgodnie z odpowiednim rysunkiem projektu.

Oznakowanie przedstawione w niniejszym projekcie (na rysunku) to oznakowanie docelowe, jakie powinno znajdować się na drogach wchodzących w zakres niniejszego opracowania po jej wprowadzeniu. Oznakowanie istniejące (pionowe, poziome oraz urządzenia BRD) nie wymienione w projekcie należy zlikwidować.

Szczegółową lokalizację, na planie sytuacyjnym, oznakowania stałego (docelowego) – pionowego i poziomego oraz urządzeń BRD, przedstawiono na rysunku nr 2.

6. Wymagania stawiane oznakowaniu projektowanemu

Oznakowanie pionowe

W przypadku, gdy krawędź jezdni nie jest ograniczona krawężnikami (przekrój drogowy) – znaki pionowe należy lokalizować w odległości min. 0,50m od zewnętrznej krawędzi korony drogi, licząc do najbardziej skrajnego (wysuniętego w stronę pobocza) elementu znaku (tarczy).

W przypadku, gdy krawędź jezdni ograniczona jest krawężnikami (przekrój uliczny) – znaki pionowe należy lokalizować w odległości 0,50÷2,00m od zewnętrznej krawędzi jezdni, licząc do najbardziej skrajnego (wysuniętego w stronę jezdni) elementu znaku (tarczy).

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

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

Znaki pionowe należy lokalizować w taki sposób, aby zminimalizować ingerencję w ruch pieszy. W miarę możliwości konstrukcje wsporcze (słupki) tych znaków należy lokalizować w pasach zieleni – pomiędzy jezdnią a chodnikiem, za chodnikiem lub w innych miejscach, w których będą jak najmniej utrudniać ruch pieszy. W przypadku braku ww. możliwości lokalizacji konstrukcji wsporczych znaków, dopuszcza się ich lokalizowanie w chodniku, przy bezwzględny zachowaniu skrajni dla jezdni oraz lokalizowaniu konstrukcji wsporczej znaku w sposób jak najmniej utrudniającym ruch pieszy. Należy także przestrzegać minimalnych wysokości montażu tarczy nad chodnikiem. W razie konieczności należy zastosować słupki łamane (gięte) lub inne konstrukcje wsporcze (np. kratowe), umożliwiające odpowiednie zamocowanie znaku/tablicy.

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 (Dz. U. z dnia 23. grudnia 2003r. Nr 220, poz. 2181, z późn. zmian.), załącznik nr 1 – szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych pionowych i warunki ich umieszczania na drogach.

Oznakowanie poziome

Należy zastosować oznakowanie poziome o barwie białej.

Przejścia dla pieszych na jezdniach – wyznaczone za pomocą znaków P-10, należy malować o szerokości: 4,00 m – zgodnie z odpowiednim rysunkiem projektu.

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* (Dz. U. z dnia 23. grudnia 2003r. Nr 220, poz. 2181, z późn. zmian.), załącznik nr 2 – szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych poziomych i warunki ich umieszczania na drogach.

Urządzenia BRD

Do wykonania liniowych progów zwalniających listwowych (U-16d), o ograniczonej prędkości przejazdu do 18-20 km/h, należy zastosować elementy prefabrykowane. Progi te muszą posiadać elementy skrajne (zakończenia) – o wyokrąglonych krawędziach. Progi powinny być wyposażone w elementy odblaskowe (powinny być oklejone taśmą lub folią odblaskową).

Sposób montażu elementów prefabrykowanych progów zwalniających do nawierzchni jezdni musi zapewniać odpowiednią wytrzymałość połączenia, zapobiegającą odrywaniu i przemieszczaniu się tych elementów przy najeżdżaniu pojazdów. Elementy prefabrykowane progów można przymocować do nawierzchni jezdni np. za pomocą śrub. Jednocześnie, sposób montażu progów nie powinien powodować postępującego uszkodzenia nawierzchni jezdni, spowodowanego np. penetracją wody atmosferycznej. W przypadku mocowania na śruby, zaleca się odpowiednie zabezpieczenie otworów montażowych. Montaż należy wykonać zgodnie z instrukcją producenta progów zwalniających.

Podczas montażu progów zwalniających, należy zachować odpowiednią odległość pomiędzy elementami progów zwalniających a krawężnikiem jezdni – umożliwiającą sprawny i niezakłócony spływ wody atmosferycznej przy krawędzi jezdni do wpustów.

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* (Dz. U. z dnia 23. grudnia 2003r. Nr 220, poz. 2181, z późn. zmian.), załącznik nr 4 – szczegółowe warunki techniczne dla urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach.

Konstrukcje wsporcze oznakowania pionowego i urządzeń BRD

Projektuje się zastosowanie słupków pojedynczych.

Konstrukcje wsporcze do umieszczenia na nich znaków pionowych lub urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego muszą zapewniać stabilność całości oznakowania.

Należy zastosować słupki ocynkowane, o średnicy min. Ø 60mm, wyposażone w kapturek przeciwdeszczowy oraz kotwę zabezpieczającą przed obróceniem lub wyrwaniem słupka. Zalecana głębokość wkopania słupków w grunt wynosi ~700mm (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 MI z dnia 3. lipca 2003r.

6.1. Wielkość znaków pionowych

Wielkość projektowanych znaków pionowych przedstawiono na rysunkach – indywidualnie dla każdego znaku.

Przeważnie, o ile rysunek nie wskazuje inaczej, na odcinkach dróg wchodzących w zakres opracowania – na ulicy Maneżowej i na ulicach: Oaza, Kaczej, Saperskiej, Lenartowicza i Zdziarskiego, należy zastosować znaki drogowe pionowe o wielkości zgodnej z grupą znaków małych (M), a mianowicie:

- długość boku znaków ostrzegawczych (A) – 750 mm;
- średnica znaków zakazu (B) – 600 mm;
- średnica znaków nakazu (C) – 600 mm;
- długość podstawy (wysokość) znaków informacyjnych (D) – 600 mm;

oraz znaków średnich (S) – w zakresie znaków A-7, a mianowicie:

- długość boku znaków ostrzegawczych (A) – 900 mm;

a także znaków mini (MI) – w zakresie, powtórzonych przed kolejnymi skrzyżowaniami, znaków D-1, a mianowicie:

- długość podstawy (wysokość) znaków informacyjnych (D) – 400 mm.

Znaki: D-52 i D-53, należy zastosować o wymiarach 900x420 mm.

Na ulicy Spółdzielczej, należy zastosować znaki drogowe pionowe o wielkości zgodnej z grupą znaków średnich (S), a mianowicie:

- długość podstawy (wysokość) znaków informacyjnych (D) – 600 mm.

Wielkość zastosowanych tabliczek do znaków drogowych musi być zgodna z wymiarami tabliczek do znaków średnich i małych.

6.2. Widoczność znaków pionowych i urządzeń BRD

Typ folii odblaskowej zastosowanej dla projektowanych znaków pionowych oraz urządzeń BRD przedstawiono na rysunkach – indywidualnie dla każdego znaku/urządzenia.

Przeważnie, o ile rysunek nie wskazuje inaczej, na odcinkach dróg wchodzących w zakres opracowania należy zastosować znaki (tablice) i urządzenia BRD z licami wykonanymi z folii odblaskowej typu 1 oraz typu 2 – dla znaków: A-7, B-2 i D-6.

6.3. Materiały do wykonania oznakowania poziomego

Na odcinkach dróg wchodzących w zakres opracowania należy zastosować oznakowanie grubowarstwowe – z masy termoplastycznej. W celu uzyskania odpowiednich parametrów odblaskowości, do masy należy wprowadzić mikrokule.

Oznakowanie stosowane na kostce betonowej, powinno odzwierciedlać się odpowiednią przyczepnością i elastycznością, zapewniającą wymaganą trwałość oznakowania na kostce.

7. Przewidywany termin wprowadzenia organizacji ruchu

Zaprojektowaną w niniejszym opracowaniu stałą zmianę organizacji ruchu przewiduje się wprowadzić do dnia 31. sierpnia 2021r.

8. Uwagi końcowe

- Należy poinformować właściwego Zarządcę Drogi (Zarząd Drogi), Organ Zarządzający Ruchem oraz Komendanta Policji o faktycznym terminie wprowadzenia zaprojektowanej organizacji ruchu, w terminie nie krótszym niż 7. dni przed jej wprowadzeniem.
- Oznakowanie drogi należy umieszczać pod nadzorem właściwego Zarządcy Drogi (Zarządu Drogi).

PROJEKTANT

Maciej Kozicki



Podpis projektanta

II. TABLICE – ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA

1. Oznakowanie projektowane

OZNAKOWANIE PIONOWE (TARCZE)				
Nazwa	Stan	Wielkość	Typ folii odblaskowej	Szt.
A-7	Prj	Średnie	2	8
A-11a	Prj	Małe	1	4
B-2	Prj	Małe	2	1
B-5	Prj	Małe	1	2
B-33 „20”	Prj	Małe	1	4
B-34 „20”	Prj	Małe	1	4
C-5	Prj	Małe	1	2
D-1	Prj	Średnie	1	2
D-1	Prj	Małe	1	2
D-1	Prj	Mini	1	5
D-2	Prj	Małe	1	2
D-4a	Prj	Małe	1	1
D-6	Prj	Małe	2	2
D-52	Prj	900x420	1	1
D-53	Prj	900x420	1	1
T-1 "20m"	Prj	Małe	1	4
T-1 „40m”	Prj	Małe	1	2
T "Nie dotyczy pojazdów zaopatrzenia i służb miejskich"	Prj	Małe	1	2
RAZEM:	Prj	Średnie	2	8
		Średnie	1	2
		Małe	2	3
		Małe	1	29
		Mini	1	5
		900x420	1	2

URZĄDZENIA DODATKOWE DO OZNAKOWANIA PIONOWEGO		
Nazwa	Stan	Szt.
Słupki do znaków pionowych	Prj	33

OZNAKOWANIE POZIOME – GRUBOWARSTWOWE				
Nazwa	Stan	Materiał	Dł./Pow./Szt.*	Pow. malowania*
P-3b	Prj	Gw.	15.0	2.69
P-4	Prj	Gw.	6.0	1.44
P-7a	Prj	Gw.	12.7	1.52
P-10	Prj	Gw.	22.0	37.83
P-13	Prj	Gw.	34.9	9.16
P-14	Prj	Gw.	2.7	1.01
P-25	Prj	Gw.	22.0	5.12
RAZEM:	Prj	Gw.	-	~60

URZĄDZENIA BRD			
Nazwa	Stan	Typ folii odblaskowej	Dł./Szt.
Liniowe progi zwalniające listwowe (U-16d) – prefabrykowane	Prj	-	2 zestawy

* – Użyte jednostki:

- Długości podano w metrach;
- Powierzchnie/powierzchnie malowania podano w m².

IIa. TABLICE – ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA (ZMIANA ZESTAWIENIA PO ZATWIERDZENIU)

1. Oznakowanie projektowane

OZNAKOWANIE PIONOWE (TARCZE)				
Nazwa	Stan	Wielkość	Typ folii odblaskowej	Szt.
A-7	Prj	Średnie	2	7
A-11a	Prj	Małe	1	4
B-2	Prj	Małe	2	1
B-5	Prj	Małe	1	2
B-21	Prj	Małe	1	1
B-22	Prj	Małe	1	1
B-33 „20”	Prj	Małe	1	4
B-34 „20”	Prj	Małe	1	4
D-1	Prj	Średnie	1	2
D-1	Prj	Małe	1	2
D-1	Prj	Mini	1	6
D-2	Prj	Małe	1	2
D-4a	Prj	Małe	1	1
D-6	Prj	Małe	2	2
D-52	Prj	900x420	1	1
D-53	Prj	900x420	1	1
T-1 "20m"	Prj	Małe	1	4
T-1 „40m”	Prj	Małe	1	2
T "Nie dotyczy pojazdów zaopatrzenia i służb miejskich"	Prj	Małe	1	2
RAZEM:	Prj	Średnie	2	7
		Średnie	1	2
		Małe	2	3
		Małe	1	29
		Mini	1	6
		900x420	1	2

URZĄDZENIA DODATKOWE DO OZNAKOWANIA PIONOWEGO		
Nazwa	Stan	Szt.
Słupki do znaków pionowych	Prj	32

OZNAKOWANIE POZIOME – GRUBOWARSTWOWE				
Nazwa	Stan	Materiał	Dł./Pow./Szt.*	Pow. malowania*
P-3b	Prj	Gw.	15.0	2.69
P-4	Prj	Gw.	6.0	1.44
P-7a	Prj	Gw.	12.7	1.52
P-10	Prj	Gw.	22.0	37.83
P-13	Prj	Gw.	34.9	9.16
P-14	Prj	Gw.	2.7	1.01
P-25	Prj	Gw.	22.0	5.12
RAZEM:	Prj	Gw.	-	~60

URZĄDZENIA BRD			
Nazwa	Stan	Typ folii odblaskowej	Dł./Szt.
Liniowe progi zwalniające listwowe (U-16d) – prefabrykowane	Prj	-	2 zestawy

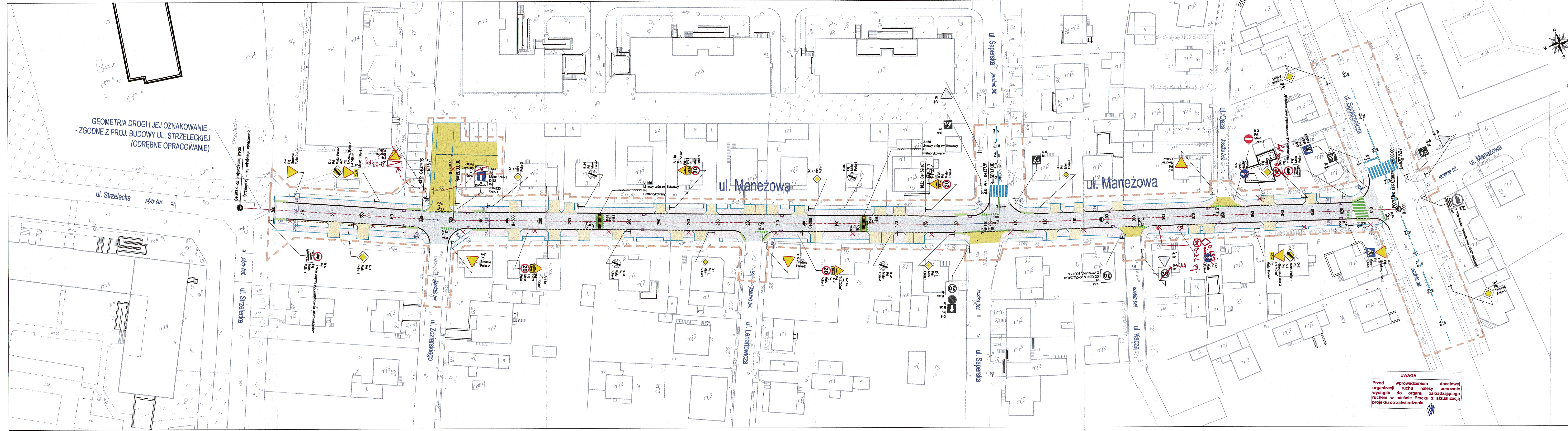
* – Użyte jednostki:

- Długości podano w metrach;
- Powierzchnie/powierzchnie malowania podano w m².

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA



NAZWA INWESTYCJI:				
Budowa ulicy Maneżowej				
ZAKRES INWESTYCJI:				
Budowa ulicy Maneżowej na odcinku od ulicy Spółdzielczej do ulicy Strzeleckiej w Płocku wraz z infrastrukturą techniczną				
PROJEKTANT:		INWESTOR:		
 "MBZ Andler, Tomczak" sp. j. ul. Małana 8/10 87-800 Włocławek tel./fax 54 413 60 00		Prezydent Miasta Płocka Plac Stary Rynek 1 09-400 Płock		
FUNKCJA:	IMIĘ I NAZWISKO:	UPRAWNIENIA:	PODPIS:	
Projektant	Maciej Kozicki			
FAZA OPRACOWANIA:				
PROJEKT STAŁEJ ZMIANY ORGANIZACJI RUCHU				
ZAKRES OPRACOWANIA:				
Oznakowanie pionowe i poziome oraz urządzenia BRD				
BRANŻA:				
Drogowa				
TYTUŁ RYSUNKU:				
Plan orientacyjny - lokalizacja zadania (oznakowania)				
DATA:	SKALA:	ROZMIAR ARKUSZA:	NR ARCH.:	NR RYS.:
25-04-2019	1:10 000	A4	—	1
WSZELKIE PRAWA AUTORSKIE ZASTRZEŻONE. KOPIOWANIE W JAKIEJKOLWIEK FORMIE (CZĘŚCI LUB W CAŁOŚCI) BEZ PISEMNEJ ZGODY "MBZ" ZABRONIONE. PODSTAWA PRAWNA: USTAWA O PRAWIE AUTORSKIM I PRAWACH POKREWNYCH Z DN. 4.02.1994 (DZ.U. Z 1994R. NR 24 POZ. 83 ZE ZM.)				NR STR.:
				—



GEOMETRIA DRÓGI I JEJ OZNAKOWANIE - ZGODNE Z PROJ. BUDOWY UL. STRZELECKIEJ (ODRĘBNE OPRACOWANIE)

UWAGA
Przed wprowadzeniem docelowej organizacji ruchu należy ponownie wystąpić do organu zarządzającego ruchem w mieście Płocku z aktualizacją projektu do zatwierdzenia.

Organizację ruchu
zawieram w całości - w części:
- po wprowadzeniu zmian
- po wpisaniu uwag na rys. nr 2
- odwołaniu w celu wprowadzenia poprawek
- określając termin wprowadzenia

do 31 sierpnia 2019 r.

z up. Prezydenta Miasta Płocka

Jacek Ambroziak
Prezydent Miasta Płocka
Wydział Transportu Publicznego
i Inżynierii Drogi

LEGENDA:

- A-1 Prj. Projektowane oznakowanie pionowe (i urządzenia BRD)
- A-1 Ist. Istniejące oznakowanie pionowe (i urządzenia BRD) - do pozostawienia
- P-4 Prj. Projektowane oznakowanie poziome
- P-4 Ist. Istniejące oznakowanie poziome - do pozostawienia
- [] Zakres opracowania projektu organizacji ruchu

NADZIA INWESTYCYJNA: Budowa ulicy Maneżowej			
ZAKRES INWESTYCYJNY: Budowa ulicy Maneżowej na odcinku od ulicy Spółdzielczej do ulicy Strzeleckiej w Płocku wraz z infrastrukturą techniczną			
PROJEKTANT: MBZ MBZ Arch. Tomaszko sp. z o.o. ul. Młotowa 8/10 87-800 Włocławek tel./fax 54 413 60 00	INWESTOR: Prezydent Miasta Płocka Plac Stary Rynek 1 09-400 Płock		
PROJEKTANT: Maciej Kozicki	IMIE I NAZWISKO:	UPRAWNIENIA:	POPISEK:
FAZA OPRACOWANIA: PROJEKT STAŁEJ ZMIANY ORGANIZACJI RUCHU			
ZAKRES OPRACOWANIA: Oznakowanie pionowe i poziome oraz urządzenia BRD			
DROGOWA			
TYTUŁ RYSUNKU: Plan sytuacyjny - oznakowanie stałe (docelowe)			
DATA: 25-04-2019	SKALA: 1:500	PROJEKTANT: 297x1200	PROJEKTANT: 2

IV. ZAŁĄCZNIKI – OPINIE/ZATWIERDZENIE

1. Karta opinii

Do projektu stałej zmiany organizacji ruchu – w zakresie oznakowania pionowego i poziomego oraz urządzeń BRD; stanowiącego część dokumentacji projektowej dla zadania: **„Budowa ulicy Maneżowej”**, w zakresie: **„Budowa ulicy Maneżowej na odcinku od ulicy Spółdzielczej do ulicy Strzeleckiej w Płocku wraz z infrastrukturą techniczną”**.

<i>Organ opiniujący / Data / Podpis</i>

Płock, 18.02.2019 r.

MZD-DI.407.12.2019.DZ

**MBZ Andler, Tomczak" sp.j.
ul. Maślana 8/10
87-800 Włocławek**

W odpowiedzi na pismo 29.01.2019 r. w sprawie zaopiniowania projektu zmiany stałej organizacji ruchu na ulicy ul. Maneżowej w związku realizacją zadania: „Budowa ulicy Maneżowej”, w zakresie: „Budowa ulicy Maneżowej na odcinku od ulicy Spółdzielczej do ulicy Strzeleckiej w Płocku wraz z infrastrukturą techniczną”, przedstawiony projekt opiniuję z następującą uwagą:

Wyznaczając przejścia dla pieszych należy się kierować zasadami określonymi w pkt. 5.2.6.5 załącznika nr 1 do rozporządzenia 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 ze zm.). Należy uwzględnić iż przejścia dla pieszych powinny koncentrować możliwie największą liczbę pieszych przekraczających drogę. Uwzględniając przy tym źródła i cele ruchu pieszych. Przejścia w miastach należy wyznaczać w zasadzie tylko przez ulice układu podstawowego uznane za trasy z pierwszeństwem; przez pozostałe ulice dopuszcza się wyznaczanie przejść w rejonach szkół i innych obiektów, do których uczęszczają dzieci, lub zakładów przemysłowych, gdzie występuje duża koncentracja ruchu pieszych.

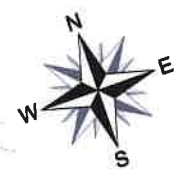
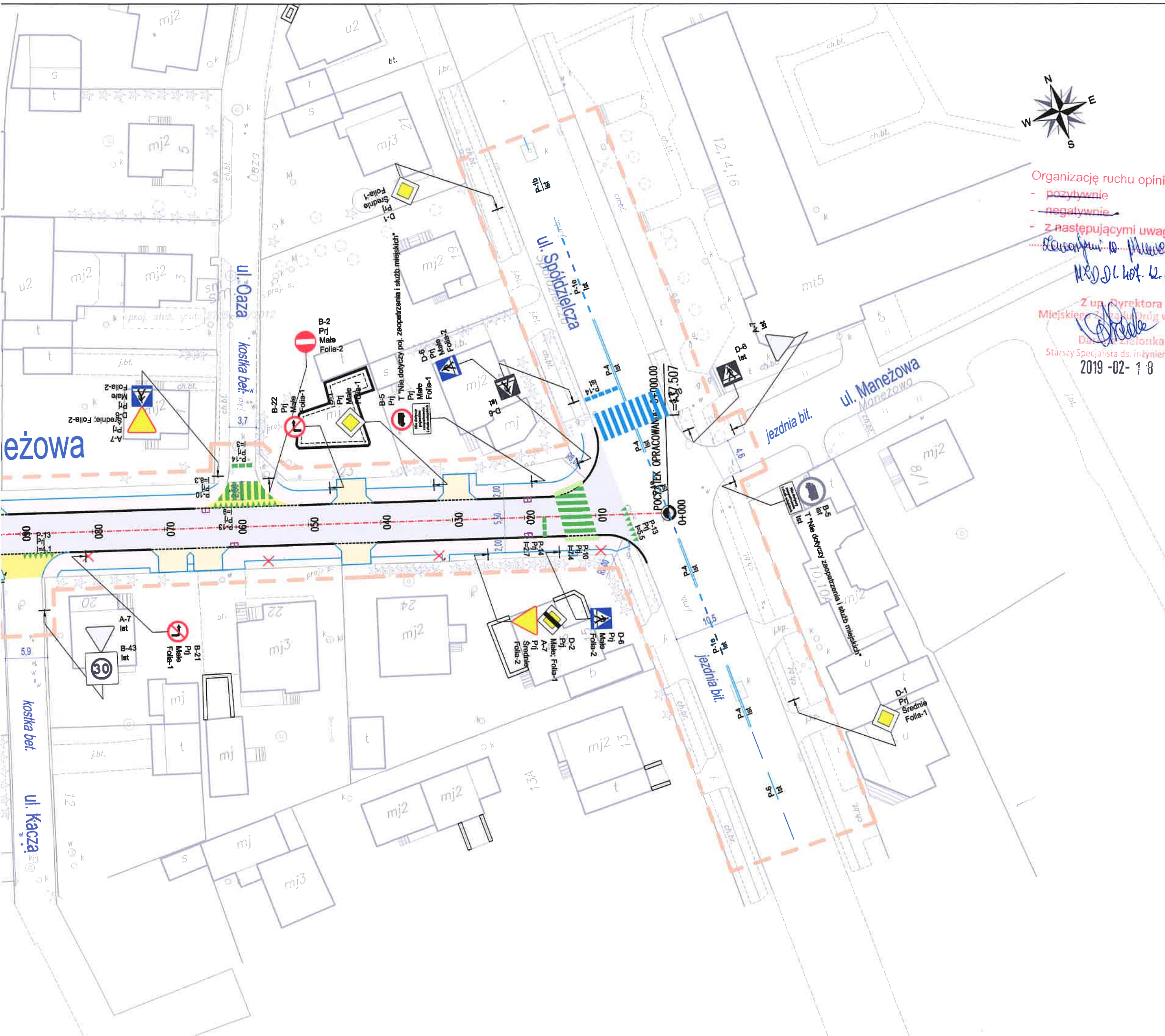
Z up. Dyrektora
Miejskiego Zarządu Dróg w Płocku

Dariusz Zielonka
Starszy Specjalista ds. utrzymania ruchu

Otrzymują:

1. Adresat + 4 egz. projektu
2. MZD- DI - a/a

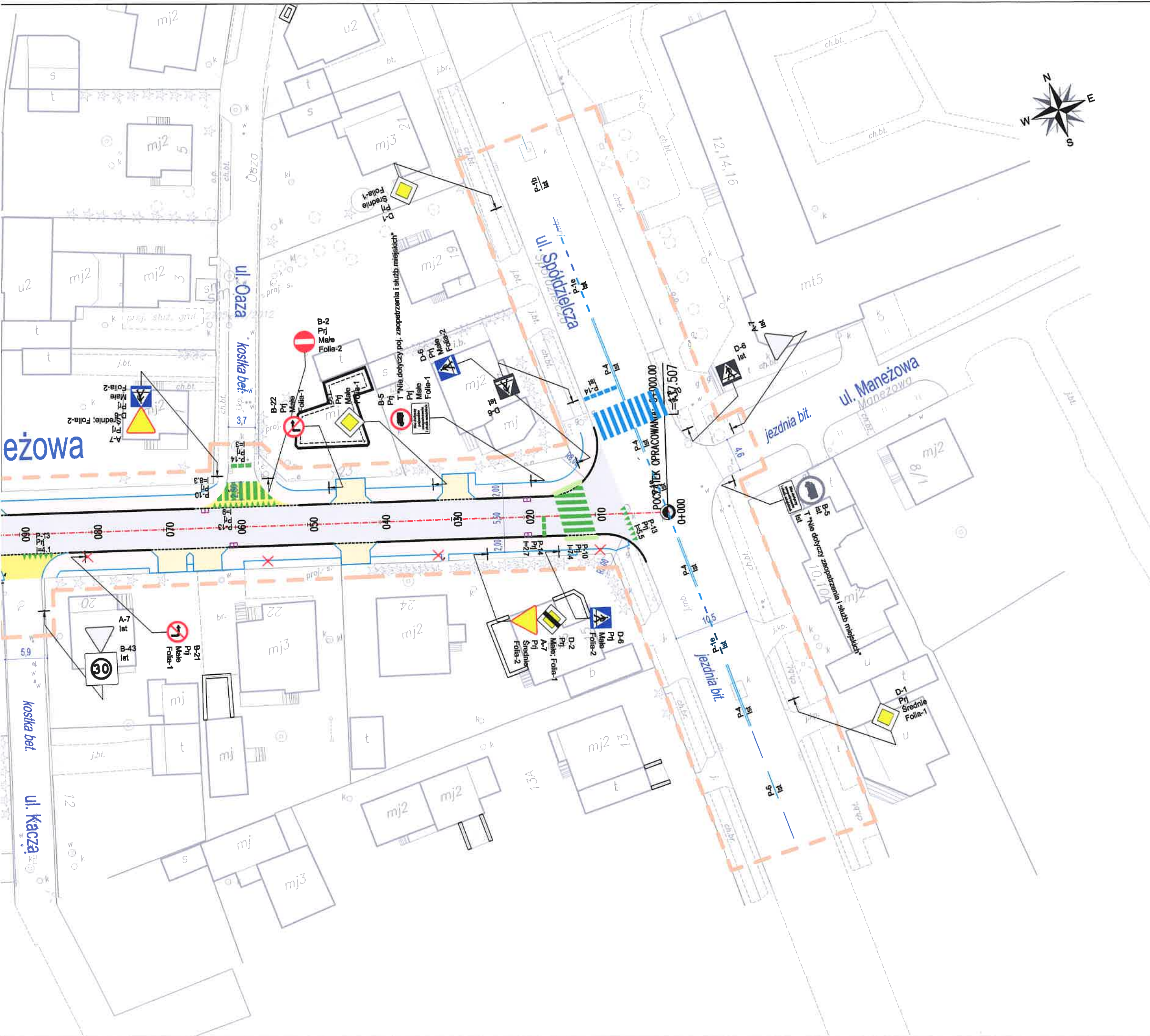
Sporządził: Dariusz Zielonka
tel. 24 364 01 26
18.02.2019 r.



Organizację ruchu opiniuję:
- pozytywnie
- negatywnie
- z następującymi uwagami:
uwagi na planie
MBZ dot. 12.12.2018
Z up. Dyrektora
Miejskiego Zarządu Dróg w Płocku
Dariusz Zielonka
Starszy Specjalista ds. inżynierii ruchu
2019-02-18

- LEGENDA:**
- A-1 Prj Projektowane oznakowanie pionowe (i urządzenia BRD)
 - A-1 Ist Istniejące oznakowanie pionowe (i urządzenia BRD) - do pozostawienia
 - P-4 Prj Projektowane oznakowanie poziome
 - P-4 Ist Istniejące oznakowanie poziome - do pozostawienia
 - Zakres opracowania projektu organizacji ruchu

NAZWA INWESTYCJI: Budowa ulicy Maneżowej			
ZAKRES INWESTYCJI: Budowa ulicy Maneżowej na odcinku od ulicy Spółdzielczej do ulicy Strzeleckiej w Płocku wraz z infrastrukturą techniczną			
PROJEKTANT: MBZ "MBZ Andler, Tomczak" sp. z o.o. 87-600 Włocławek ul. Motława 8/10 tel./fax 54 413 60 00		INWESTOR: Prezydent Miasta Płocka Plac Stary Rynek 1 09-400 Płock	
FUNKCJA:	IMIĘ I NAZWISKO:	UPRAWNIENIA:	PODPIS:
Projektant	Maciej Kozicki		
FAZA OPRAWIANIA: PROJEKT STAŁEJ ZMIANY ORGANIZACJI RUCHU			
ZAKRES OPRAWIANIA: Oznakowanie pionowe i poziome oraz urządzenia BRD			
BRANŻA: Drogowa			
TYTUŁ RYSUNKU: Plan sytuacyjny - oznakowanie stałe (docelowe)			
DATA: 03-12-2018	SKALA: 1:500	ROZMIAR ARKUSZA: 297x1200	NR RYS.: 2



Z upoważnienia
Komendanta Miejskiego Policji
w Płocku

PROJEKT - ~~SZKIC~~
organizacji ruchu opiniuje
pozytywnie - ~~negatywnie~~
z następującymi warunkami:

NACZELNIK
Wydziału Ruchu Drogowego
KMP w Płocku

podpisał: Robert Nowakowski

1 2 02 2019

- LEGENDA:
- A-1 Prj Projektowane oznakowanie pionowe (i urządzenia BRD)
 - A-1 Ist Istniejące oznakowanie pionowe (i urządzenia BRD) - do pozostawienia
 - P-4 Prj Projektowane oznakowanie poziome
 - P-4 Ist Istniejące oznakowanie poziome - do pozostawienia
 - [] Zakres opracowania projektu organizacji ruchu

NAZWA INWESTYCJI: Budowa ulicy Maneżowej			
ZAKRES INWESTYCJI: Budowa ulicy Maneżowej na odcinku od ulicy Spółdzielczej do ulicy Strzeleckiej w Płocku wraz z Infrastrukturą techniczną			
PROJEKTANT: MBZ BIURO PROJEKTOWE "MBZ Andler, Tomczak" sp. j. ul. Małkowska 8/10 87-800 Włocławek tel./fax 54 413 60 00		INWESTOR: Prezydent Miasta Płocka Plac Stary Rynek 1 09-400 Płock	
FUNKCJA:	IMIĘ I NAZWISKO:	UPRAWNIENIA:	PODPIS:
Projektant	Maciej Kozicki		
FAZA OPACOWANIA: PROJEKT STAŁEJ ZMIANY ORGANIZACJI RUCHU			
ZAKRES OPACOWANIA: Oznakowanie pionowe i poziome oraz urządzenia BRD			
BRANŻA: Drogonia			
TYTUŁ RYSUNKU: Plan sytuacyjny - oznakowanie stałe (docelowe)			
DATA: 03-12-2018	SKALA: 1:500	RÓŻNICA ARKUSZA: 297x1200	NR ARKUSZA: 2
WZGLĘDNE PRAWA AUTORSKIE ZASTRZEŻENIE: KOPLOWANIE W JAKIEJKOLWIEK FORMIE (CZĘŚĆ LUB CAŁOŚĆ) BEZ PISEMNEJ ZGODY "MBZ" ZABRONIONE. PODSTAWA PRAWNA: USTAWA O PRAWIE AUTORSKIM I PRAWACH POJEDYNCZYCH Z DN. 4.02.1994 (DZ.U. 2.1994R. NR 24. POZ. 83 ZE.ZN.)			



PREZYDENT MIASTA PŁOCKA

Płock, 9 maja 2019 r.

WPT-II.7221.85.2019.JK

**MBZ Andler, Tomczak sp.j.
ul. Maślana 8/10
87-800 Włocławek**

W odpowiedzi na wniosek z dn. 7 maja 2019 r. z prośbą o zatwierdzenie poprawionej dokumentacji stałej organizacji ruchu na ul. Maneżowej w Płocku w związku z realizacją zadania pn. „Budowa ulicy Maneżowej na odcinku od ulicy Spółdzielczej do ulicy Strzeleckiej w Płocku wraz z infrastrukturą techniczną” zwracam zatwierdzony projekt, który w ewidencji WPT-II zarejestrowano pod **nr 66/19**.

Po zaopiniowaniu organizacji ruchu przez Miejski Zarząd Dróg w Płocku w dniu 18 lutego 2019 r. pismem nr MZD-DI.407.12.2019.DZ oraz Komendanta Miejskiego Policji w Płocku w dniu 12 lutego 2019 r. oraz po wprowadzeniu zmian kolorem czerwonym, zatwierdzam projekt z terminem wprowadzenia do dnia **31 sierpnia 2021 r.** z następującą uwagą:

- z uwagi na odległy termin wprowadzenia należy przed wprowadzeniem docelowej organizacji ruchu wystąpić do organu zarządzającego ruchem w mieście Płocku z aktualizacją przedmiotowego projektu do zatwierdzenia.

Jednostka wprowadzająca organizację ruchu ma obowiązek zawiadomić Prezydenta Miasta Płocka (Wydział Transportu Publicznego i Inżynierii Ruchu Drogowego - organ zarządzający ruchem), Miejski Zarząd Dróg w Płocku oraz Komendanta Miejskiego Policji w Płocku o terminie jej wprowadzenia, **co najmniej na 7 dni przed** faktycznym dniem wprowadzenia organizacji ruchu (zgodnie z § 12 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem – Dz. U. 2017.784 t.j.).

Jeżeli w terminie, o którym mowa wyżej brak będzie zawiadomienia jw., zatwierdzona organizacja **ruchu traci ważność** (zgodnie z § 12 ust. 4 tego samego rozporządzenia).

z up. Prezydenta Miasta Płocka

Jacek Ambroziak
DYREKTOR
Wydziału Transportu Publicznego
i Inżynierii Ruchu Drogowego

Otrzymują:

1 x adresat + 1 egz. projektu,
1 x MZD + 1 egz. projektu,
1 x WPT-II – a/a + 1 egz. projektu.
Sporządziła: Beata Ronowicz
Nr tel. 24 3671 614