



STAŁA ORGANIZACJA RUCHU

| | |
|--|---|
| Opracowujący |   <p>Biuro Ekspertów Budownictwa Sp. z o. o. Pracownia BEB Projekt ul. Dąbrowskiego 32, 14-200 Ława email: projekt@beb.pl strona www: beb.pl/projektowanie</p> |
| Nazwa zamierzenia budowlanego | Przebudowa drogi powiatowej nr 3213G Nowa Wioska - Klasztorek |
| Adres inwestycji | Gmina Gardeja |
| Nazwa jednostki ewidencyjnej Nazwa i nr obrębu ewidencyjnego Numery działek ewidencyjnych | Gmina Gardeja Dz. Nr 23, 19/1, 19/3, 20, 118 Obręb Klasztorek Dz. Nr 143 Obręb Morawy |
| Nazwa i adres zamawiającego | Starostwo Powiatowe w Kwidzynie Ul. Kościuszki 29B 82-500 Kwidzyn |
| Kategoria obiektu budowlanego | IV, XXV, XXII |
| Projektant oświadcza, iż opracowany: PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU 1. Jest zgodny z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej i kompletny w rozumieniu Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. z 2021 r. poz. 2351, z późn. zm.) 2. Jest zgodny z Rozporządzeniem Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. 2020 poz. 1609, z późn. zm.) 3. Jest wykonany zgodnie z umową, przepisami techniczno-budowlanymi oraz Polskimi Normami. 4. Został wykonany w stanie kompletnym z punktu widzenia celu, któremu ma służyć. | |
| Zespół projektowy | |
| Branża drogowa | mgr inż. Łukasz Kuchnio Upr. WAM/0097/PWOK/04 |
| Branża drogowa | |
| Kierownik pracowni | mgr inż. Miłosz Michał Sendrowicz Upr. WAM/0001/ZOOA/14 |
| Miejsce i data opracowania | Ława, 30.11.2024 r. |

STAŁA ORGANIZACJA RUCHU - spis zawartości

I. CZĘŚĆ OPISOWA

| | |
|---|---------|
| 1. Podstawa opracowania | str. 3 |
| 2. Cel opracowania | str. 3 |
| 3. Stan istniejący | str. 4 |
| 4. Stan projektowany | str. 4 |
| 4.1 Parametry projektowe | str. 4 |
| 4.2 Kategoria ruchu | str. 5 |
| 4.3 Konstrukcja nawierzchni | str. 5 |
| 4.4 Profil podłużny | str. 7 |
| 4.5 Analiza powiązania drogi z innymi drogami publicznymi, skrzyżowania | str. 7 |
| 4.6 Zjazdy | str. 7 |
| 4.7 Perony | str. 8 |
| 4.8 Ruch pieszych | str. 9 |
| 4.9 Obiekty inżynierskie | str. 9 |
| 4.10 Odwodnienie | str. 9 |
| 5. Oznakowanie..... | str. 9 |
| 5.1 Oznakowanie pionowe | str. 9 |
| 5.2 Oznakowanie poziome | str. 10 |
| 5.3 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu | str. 10 |
| 6. Termin wprowadzenia organizacji ruchu | str. 10 |
| 7. Wykaz znaków pionowych | str. 10 |
| 8. Wykaz znaków poziomych | str. 11 |
| 9. Wykaz urządzeń bezpieczeństwa ruchu | str. 12 |

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. Rys. 1.0 ORIENTACJA
2. Rys. 2.1 – 2.7 STAŁA ORGANIZACJA RUCHU

I. CZĘŚĆ OPISOWA

Opis techniczny **do dokumentacji technicznej na zadanie:** **„Przebudowa drogi powiatowej nr 3213G Nowa Wioska - Klasztorzek”**

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Umowa ze Starostwem Powiatowym w Kwidzynie na wykonanie dokumentacji technicznej „Przebudowa drogi powiatowej nr 3213G Nowa Wioska - Klasztorzek”
- Mapa sytuacyjno - wysokościowa w skali 1:500 dostarczona przez Inwestora.
- Obowiązujące normy, KPED, SST
- Rozporządzenie Ministra infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych.
- Instrukcja o znakach drogowych pionowych –Tom I – Zasady stosowania znaków i urządzeń bezpieczeństwa ruchu;
- Rozporządzenie Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 21 kwietnia 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 października 2005 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać telekomunikacyjne obiekty budowlane i ich usytuowanie.
- Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 o wyrobach budowlanych (Dz. U. Nr 92, poz. 881)
- Ustawa o normalizacji z dn. 3 kwietnia 1993 (Dz. U. nr 55, poz. 251)
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 17 września 1999 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy urządzeniach i instalacjach energetycznych (Dz. U. nr 80, poz. 912 z 1999r. Nr 212, poz. 1769)
- Pomiary i wizja w terenie

2. CEL OPRACOWANIA

Celem niniejszego opracowania jest przygotowanie dokumentacji, której wdrożenie przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, poprzez przebudowę konstrukcji nawierzchni jezdni, uporządkowanie ruchu pieszego, budowę zatoki postojowej, peronów do obsługi pasażerów komunikacji zbiorowej oraz usprawnienie odwodnienia drogi na całym przebudowywanym odcinku drogi powiatowej 3213G Nowa Wioska – Klasztorzek wraz z obrębem skrzyżowania z drogą powiatową nr 3228G Wandowo - Morawy.

3. STAN ISTNIEJĄCY

Istniejący układ komunikacyjny w postaci drogi nie spełnia obecnych standardów i norm. Istniejąca geometria jezdni jest zaburzona poprzez zarośnięte trawami pobocza oraz deformacją nawierzchni jezdni, wynikającą z długoletniej eksploatacji przez pojazdy osobowe i ciężarowe. Istniejące zagospodarowanie pasa drogowego nie posiada jednoznacznie wyznaczonych zjazdów do posesji prywatnych oraz przejść dla pieszych. Ogólny stan techniczny zagospodarowania pasa drogowego ocenia się jako zły.

4. STAN PROJEKTOWANY

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych przyjęto jako pojazd miarodajny pojazd ciężarowy bez przyczepy (PPO)

Podstawowym celem projektowanej przebudowy drogi powiatowej nr 3213G Nowa Wioska - Klasztorok na odcinku od km 0+000 do km 2+246 jest poprawienie bezpieczeństwa ruchu kołowego i pieszego oraz przepustowości skrzyżowań.

W ramach przedsięwzięcia planuje się:

- wzmocnienie nawierzchni do 115 kN/oś,
- poprawa parametrów geometrycznych drogi poprzez korektę łuków poziomych i pionowych,
- budowę peronów dla pasażerów komunikacji zbiorowej,
- poprawa geometrii istniejących zjazdów oraz budowa nowych,
- przebudowę odwodnienia drogi,
- oczyszczenie obiektów inżynierskich: przepustów pod drogą oraz przepustów pod zjazdami,
- zagospodarowanie zieleni,

4.1 Parametry projektowe

Podstawowe parametry do projektowania:

| OGÓLNE PARAMETRY TECHNICZNE | |
|--|--------------------------|
| Parametr techniczny | Wielkość |
| Klasa techniczna drogi | L (lokalna) |
| Kategoria ruchu | KR3 |
| Prędkość projektowa | V _p = 50 km/h |
| Prędkość projektowa (na terenie zabudowy) | V _p = 40 km/h |
| Przekrój poprzeczny | 1x2 |
| Szerokość pasa ruchu poza terenem zabudowy | 2,75 m |

| | |
|---|-----------|
| Szerokość pasa ruchu na terenie zabudowy | 2,75 m |
| Szerokość jezdni poza terenem zabudowy | 5,50m |
| Szerokość jezdni na terenie zabudowy | 5,50 m |
| Szerokość peronów | 2,00 m |
| Szerokość pobocza wzmocnionego destruktem z kruszywem 0-31,5 | 0,75 m |
| Obciążenie docelowe konstrukcji nawierzchni | 115 kN/oś |
| PARAMETRY GEOMETRYCZNE W PLANIE | |
| Minimalna wartość promienia łuku kołowego poza terenem zabudowy | 125 m |
| Minimalna wartość promienia łuku kołowego na terenie zabudowy | 22 m |
| Maksymalna wartość pochylenia poprzecznego jezdni poza terenem zabudowy | 3,0% |
| Maksymalna wartość pochylenia poprzecznego jezdni na terenie zabudowy | 5,0% |
| PARAMETRY GEOMETRYCZNE W PROFILU | |
| Minimalna wartość promienia łuku wypukłego | 1000m |
| Minimalna wartość promienia łuku wklęsłego | 1000m |
| Minimalny spadek podłużny jezdni | 0,24% |
| Maksymalny spadek podłużny jezdni | 4,89% |

4.2 Kategoria ruchu

Droga posiada kategorię ruchu drogowego KR-3 co odpowiada 71 – 365 osi 100 kN/dobę/ na pas obliczeniowy, z obciążeniem docelowym konstrukcji 115 kN/oś.

4.3 Konstrukcja nawierzchni

Dla obliczonego powyżej obciążenia jezdni oraz kategorii gruntu G2 dobrano na podstawie Rozporządzenia Ministra infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych oraz Katalogu Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych następujące konstrukcje nawierzchni:

1. Nawierzchnia drogi głównej - typ 1 podstawowa (na przekroju szlakuowym – podłoże G2):

- warstwa ścieralna z AC 11S gr. 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W gr. 5 cm
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC22P gr. 7 cm
- podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 gr. 20cm
- ulepszone podłoże stabilizowane dodatkiem hydrofobowym zwiększającym odporność na absorpcję

kapilarną wody gr. 25 cm

- podłoże gruntowe G2

Zakres stosowania:

- od km projektowego 0+000 do km projektowego 2+246 zgodnie z PZT.

2. Nawierzchnia drogi głównej - typ 2 podstawowa (na przekroju szlakuwym – obręb skrzyżowania z drogą 3228G Wandowo - Morawy):

- warstwa ścieralna z AC 11S gr. 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W gr. 4 cm
- kompozyt przeciwspekaniowy
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC16W gr. 3 cm

3. Zatoka autobusowa

- kostka betonowa gr. 8 cm
- podsypka cementowo – piaskowa 1:4 gr. gr. 4 cm
- podbudowa z betonu C16/20 gr. 22 cm
- ulepszone podłoże – kruszywo naturalne stabilizowane cementem $R_m = 2,5 \text{ MPa}$ gr. 25 cm

4. Perony, chodniki:

- kostka betonowa fazowa gr. 6 cm
- podsypka cementowo - piaskowa 1:4 gr. 4 cm
- podbudowa z KŁSM 0/31,5 mm gr. 15 cm
- ulepszone podłoże – kruszywo naturalne stabilizowane cementem $R_m = 2,5 \text{ MPa}$ gr. 10 cm

5. Zjazdy o nawierzchni bitumicznej

- warstwa ścieralna z AC11S gr. 4 cm
- warstwa wiążąca z AC16W gr. 5 cm
- podbudowa z KŚLM 0/31,5 mm gr. 20 cm
- ulepszone podłoże – kruszywo naturalne stabilizowane cementem $R_m = 2,5 \text{ MPa}$ gr. 15 cm

6. Zjazdy o nawierzchni z kostki betonowej

- kostka betonowa gr. 8 cm
- podsypka cementowo – piaskowa 1:4 gr. gr. 4 cm
- podbudowa z KSŁM 0/31,5 mm gr. 20 cm
- ulepszone podłoże – kruszywo naturalne stabilizowane cementem $R_m = 2,5$ MPa gr. 15 cm

7. Zabruk kamienny

- kostka kamienna 17/15
- podsypka cementowo – piaskowa 1:4 gr. gr. 10 cm
- podbudowa z betonu C16/20 gr. 20 cm
- ulepszone podłoże – kruszywo naturalne stabilizowane cementem $R_m = 2,5$ MPa gr. 15 cm

4.4 Profil podłużny

Profil podłużny przebudowywanej drogi powiatowej jest zbliżony do przebiegu obecnego.

4.5 Analiza powiązania drogi z innymi drogami publicznymi, skrzyżowania

Projektowana przebudowa na rozpatrywanym odcinku zapewnia połączenie z istniejącą siecią drogową w postaci skrzyżowań.

Wykaz skrzyżowań z drogą powiatową nr 3213G na projektowanym odcinku:

| Lp. | Rodzaj | Pikietaż | Strona | Droga |
|-----|--------------|----------|--------|----------|
| 1. | Skrzyżowanie | 0+000,00 | oś | DP 3228G |
| 2. | Skrzyżowanie | 2+246,00 | P | gminna |

Pozostałe drogi są gruntowe i traktuje się je jako zjazdy indywidualne.

4.6 Zjazdy

Zjazdy zaprojektowano zgodnie z rozporządzeniem Rozporządzenie Ministra infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych.

- zjazdy w przekroju szlakurowym – bitumiczne o szerokości min 5,0 m i wyokrągleniach o promieniu od 3,0 m do 9,0 m lub ścięte skosem 1:1.

| Lp. | Rodzaj | Pikietaż | Strona | Nawierzchnia |
|-----|--------------------|----------|--------|-----------------|
| 1. | Zjazd indywidualny | 57,30 | L | Kostka betonowa |
| 2. | Zjazd indywidualny | 343,24 | P | Masa bitumiczna |
| 3. | Zjazd indywidualny | 663,82 | L | Masa bitumiczna |
| 4. | Zjazd indywidualny | 675,16 | P | Masa bitumiczna |
| 5. | Zjazd indywidualny | 727,85 | P | Masa bitumiczna |
| 6. | Zjazd indywidualny | 738,40 | L | Masa bitumiczna |
| 7. | Zjazd indywidualny | 806,06 | L | Kostka betonowa |
| 8. | Zjazd indywidualny | 835,91 | L | Masa bitumiczna |
| 9. | Zjazd indywidualny | 1 586,65 | L | Masa bitumiczna |
| 10. | Zjazd indywidualny | 1 670,86 | P | Masa bitumiczna |
| 11. | Zjazd indywidualny | 2 065,27 | P | Masa bitumiczna |
| 12. | Zjazd indywidualny | 2 131,27 | L | Masa bitumiczna |
| 13. | Zjazd indywidualny | 2 188,95 | L | Kostka betonowa |
| 14. | Zjazd indywidualny | 2 220,46 | P | Kostka betonowa |

4.7 Perony i zatoki autobusowe

Na projektowanym odcinku znajduje się 4 przystanki autobusowe w tym 1 z zatoką autobusową. Planuje się wykonanie dodatkowe 3 perony w celu poprawy bezpieczeństwa pasażerów komunikacji zbiorowej. Projektuje się perony dla pasażerów o długości ok. 20,0 m wykonane z kostki betonowej gr. 6 cm i szerokości 2,0m z poszerzeniem umożliwiającym ustawienie wiaty przystankowej.

Na obszarze objętym opracowaniem występują następujące:

1. perony:

| Lp. | Rodzaj | Pikietaż początkowy | Pikietaż końcowy | Strona |
|-----|--------|---------------------|------------------|--------|
| 1. | Peron | 0+060,00 | 0+080,00 | P |
| 2. | Peron | 0+088,00 | 0+108,00 | L |
| 3 | Peron | 2+198,00 | 2+218,00 | P |

2. Zatoki autobusowe

| Lp. | Rodzaj | Pikietaż początkowy | Pikietaż końcowy | Strona |
|-----|-------------------|---------------------|------------------|--------|
| 1. | Zatoka autobusowa | 2+173,11 | 2+229,00 | L |

4.8 Ruch pieszcy

Ruch pieszcy na projektowanym odcinku jest marginalny odbywać się będzie w miejscowości Nowa Wioska projektowanym chodnikiem o szerokości od 2,0m od przystanków autobusowych do centrum miejscowości oraz w analogiczny sposób miejscowości Klasztor. Przejścia dla pieszych oznaczone zostaną znakami pionowymi D-6 oraz oznakowaniem poziomym P-10. Poza obszarem zabudowanym ruch pieszych odbywać się będzie ulepszonymi pobocznymi drogi.

4.9 Obiekty inżynierskie

Projekt obejmuje oczyszczenie 1 przepustu w ciągu drogi powiatowej nr 3213G.

| Lp. | Rodzaj prac | Pikietaż | Materiał | Długość [m] | Średnica [mm] |
|-----|--------------|----------|----------------|-------------|---------------|
| 1 | Oczyszczenie | 2+149,15 | Kręgi betonowe | 19,00 | 1000 |

4.10 Odwodnienie

Odprowadzanie wód z nawierzchni odbywa się powierzchniowo poprzez nadanie drodze odpowiednich spadków podłużnych oraz poprzecznych do istniejących rowów przydrożnych przewidzianych do renowacji.

5.0 Oznakowanie

5.1 Oznakowanie pionowe

Projekt zakłada rozmieszczenie znaków pionowych zgodnie z częścią graficzną opracowania. Do znaków powinny być zastosowane słupki wykonane z rur stalowych ocynkowanych średnicy 63,5 mm. Tarcze znaków należy wykonać z blachy ocynkowanej z podwójnie giętymi krawędziami, a elementy mocujące – z materiałów ocynkowanych. Znaki powinny być wykonane z folii odblaskowej typu 2, o wymiarach zgodnych z grupą wielkości „średnie” zgodnie z Rozporządzeniem 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). Folię typu 2 należy również zastosować dla lic urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Przejścia dla pieszych w miejscowościach Nowa Wioska i Morawy oznaczyć znakami D-6.

Materiały na znaki powinny posiadać aktualną aprobatę techniczną IBDiM oraz mieć znak „B”. Lico znaków powinno być wolne od zarysowań i uszkodzeń.

Znaki należy umieszczać na wysokości 2,0 m (min. 2,20 m w przypadku znaków usytuowanych na chodniku) mierzonej od dolnej krawędzi znaku i w odległości znaku od krawędzi korony drogi 0,5 m zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181). Jeśli na jednym słupku zaprojektowano więcej niż jedną tarczę, wówczas powyższe dotyczy znaku montowanego najniżej.

5.2 Oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome należy wykonać jako odblaskowe grubowarstwowe - gładkie z masy termoplastycznej. Użyte materiały muszą charakteryzować się dobrą widocznością w dzień i w nocy, odblaskowością, szorstkością, odpornością na ścieranie i zabrudzenie oraz trwałością minimum 5 lat. Wymiary i sposób rozmalowania poszczególnych linii przedstawiono na planach sytuacyjnych projektu stałej organizacji ruchu.

5.3 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

Projekt zakłada umieszczenie nowych urządzeń brd zgodnie z częścią graficzną opracowania. Projektuje się wykonanie stalowych barier energochłonnych typu N2W5 na obiekcie inżynierskim (przepuście) w miejscowości Klasztorek.

6. Termin wprowadzenia organizacji ruchu drogowego

Planowany termin wprowadzenia projektowanej organizacji ruchu – listopad 2026 r.

7. WYKAZ ZNAKÓW PIONOWYCH

| Nazwa | Stan | Wielkość | Wymiar | Kilometraż | Trasa | Szt. |
|-------|--------------|----------|----------|------------|--------------------------|------|
| D-41 | Istniejące | Średnie | 900x600 | 0+036 | Droga Klasztorek | 1 |
| D-40 | Istniejące | Średnie | 900x600 | 0+036 | Droga Klasztorek | 1 |
| D-43 | Istniejące | Średnie | 1200x700 | 1+814 | Wandowo - Morawy | 1 |
| D-42 | Istniejące | Średnie | 1200x700 | 1+814 | Wandowo - Morawy | 1 |
| E-18a | Istniejące | Średnie | 1688x530 | 1+800 | Wandowo - Morawy | 1 |
| E-17a | Istniejące | Średnie | 1688x530 | 1+800 | Wandowo - Morawy | 1 |
| D-6 | Projektowane | Średnie | 600x600 | 1+864 | Wandowo - Morawy | 1 |
| D-6 | Projektowane | Średnie | 600x600 | 1+860 | Wandowo - Morawy | 1 |
| E-4 | Projektowane | Średnie | 1680x350 | 1+889 | Wandowo - Morawy | 1 |
| E-4 | Projektowane | Średnie | 1680x350 | 1+800 | Wandowo - Morawy | 1 |
| E-18a | Projektowane | Średnie | 1267x530 | 2+145 | Nowa Wioska - Klasztorek | 1 |

| | | | | | | |
|-------|--------------|---------|----------|-------|------------------------|---|
| E-17a | Projektowane | Średnie | 1267x530 | 2+145 | Nowa Wioska - Klasztor | 1 |
| D-43 | Projektowane | Średnie | 1200x700 | 2+169 | Nowa Wioska - Klasztor | 1 |
| D-42 | Projektowane | Średnie | 1200x700 | 2+169 | Nowa Wioska - Klasztor | 1 |
| D-15 | Projektowane | Średnie | 600x750 | 2+200 | Nowa Wioska - Klasztor | 1 |
| D-6 | Projektowane | Średnie | 600x600 | 2+234 | Nowa Wioska - Klasztor | 1 |
| D-6 | Projektowane | Średnie | 600x600 | 2+230 | Nowa Wioska - Klasztor | 1 |
| D-15 | Projektowane | Średnie | 600x750 | 2+210 | Nowa Wioska - Klasztor | 1 |
| B-34 | Projektowane | Średnie | 800x800 | 0+250 | Nowa Wioska - Klasztor | 1 |
| B-33 | Projektowane | Średnie | 800x800 | 0+250 | Nowa Wioska - Klasztor | 1 |
| B-34 | Projektowane | Średnie | 800x800 | 0+440 | Nowa Wioska - Klasztor | 1 |
| B-33 | Projektowane | Średnie | 800x800 | 0+440 | Nowa Wioska - Klasztor | 1 |
| A-3 | Projektowane | Średnie | 821x725 | 1+060 | Nowa Wioska - Klasztor | 1 |
| A-3 | Projektowane | Średnie | 821x725 | 0+550 | Nowa Wioska - Klasztor | 1 |
| A-1 | Projektowane | Średnie | 821x725 | 0+490 | Nowa Wioska - Klasztor | 1 |
| A-2 | Projektowane | Średnie | 821x725 | 0+210 | Nowa Wioska - Klasztor | 1 |
| E-2a | Projektowane | Średnie | 2411x850 | 0+033 | Nowa Wioska - Klasztor | 1 |
| D-6 | Projektowane | Średnie | 600x600 | 0+045 | Nowa Wioska - Klasztor | 1 |
| D-6 | Projektowane | Średnie | 600x600 | 0+040 | Nowa Wioska - Klasztor | 1 |
| D-15 | Projektowane | Średnie | 600x750 | 0+076 | Nowa Wioska - Klasztor | 1 |
| D-15 | Projektowane | Średnie | 600x750 | 0+093 | Nowa Wioska - Klasztor | 1 |
| A-7 | Projektowane | Średnie | 821x725 | 0+012 | Nowa Wioska - Klasztor | 1 |
| E-18a | Projektowane | Średnie | 1688x530 | 0+861 | Nowa Wioska - Klasztor | 1 |
| E-17a | Projektowane | Średnie | 1688x530 | 0+861 | Nowa Wioska - Klasztor | 1 |
| D-42 | Projektowane | Średnie | 1200x700 | 0+761 | Nowa Wioska - Klasztor | 1 |
| D-43 | Projektowane | Średnie | 1200x700 | 0+761 | Nowa Wioska - Klasztor | 1 |

8. WYKAZ ZNAKÓW POZIOMYCH

| Nazwa | Stan | Kilometraż | Trasa | Pow. mal. |
|-------|--------------|------------|------------------------|-----------|
| P-7d | Projektowane | 2+140 | Nowa Wioska - Klasztor | 3,66 |
| P-7d | Projektowane | 2+072 | Nowa Wioska - Klasztor | 14,75 |
| P-7d | Projektowane | 1+678 | Nowa Wioska - Klasztor | 45,51 |
| P-7d | Projektowane | 1+594 | Nowa Wioska - Klasztor | 63,24 |
| P-7d | Projektowane | 0+843 | Nowa Wioska - Klasztor | 88,14 |
| P-7d | Projektowane | 0+814 | Nowa Wioska - Klasztor | 1,74 |
| P-7d | Projektowane | 0+735 | Nowa Wioska - Klasztor | 111,48 |
| P-7d | Projektowane | 0+746 | Nowa Wioska - Klasztor | 6,20 |
| P-7d | Projektowane | 0+683 | Nowa Wioska - Klasztor | 4,49 |
| P-7d | Projektowane | 0+670 | Nowa Wioska - Klasztor | 7,38 |
| P-7d | Projektowane | 0+351 | Nowa Wioska - Klasztor | 38,22 |
| P-7d | Projektowane | 0+110 | Nowa Wioska - Klasztor | 65,31 |

| | | | | |
|--------------------------------|--------------|-------|------------------------|--------|
| P-7d | Projektowane | 0+082 | Nowa Wioska - Klasztor | 30,52 |
| P-7c | Projektowane | 2+122 | Nowa Wioska - Klasztor | 1,08 |
| P-7c | Projektowane | 2+058 | Nowa Wioska - Klasztor | 0,84 |
| P-7c | Projektowane | 1+664 | Nowa Wioska - Klasztor | 0,84 |
| P-7c | Projektowane | 1+580 | Nowa Wioska - Klasztor | 0,84 |
| P-7c | Projektowane | 0+829 | Nowa Wioska - Klasztor | 0,84 |
| P-7c | Projektowane | 0+798 | Nowa Wioska - Klasztor | 0,96 |
| P-7c | Projektowane | 0+732 | Nowa Wioska - Klasztor | 0,84 |
| P-7c | Projektowane | 0+721 | Nowa Wioska - Klasztor | 0,84 |
| P-7c | Projektowane | 0+668 | Nowa Wioska - Klasztor | 0,84 |
| P-7c | Projektowane | 0+658 | Nowa Wioska - Klasztor | 0,72 |
| P-7c | Projektowane | 0+336 | Nowa Wioska - Klasztor | 1,08 |
| P-17 | Projektowane | 2+198 | Nowa Wioska - Klasztor | 2,46 |
| P-7d | Projektowane | 0+021 | Nowa Wioska - Klasztor | 2,24 |
| P-7d | Projektowane | 1+822 | Wandowo - Morawy | 0,35 |
| P-7d | Projektowane | 1+822 | Wandowo - Morawy | 4,48 |
| P-10 | Projektowane | 0+000 | Nowa Wioska - Klasztor | 10,00 |
| P-13 | Projektowane | 0+002 | Nowa Wioska - Klasztor | 1,95 |
| P-4 | Projektowane | 0+003 | Nowa Wioska - Klasztor | 4,80 |
| P-17 | Projektowane | 0+092 | Nowa Wioska - Klasztor | 2,46 |
| P-17 | Projektowane | 0+064 | Nowa Wioska - Klasztor | 2,46 |
| P-10 | Projektowane | 2+230 | Nowa Wioska - Klasztor | 10,00 |
| P-10 | Projektowane | 0+040 | Nowa Wioska - Klasztor | 10,00 |
| P-10 | Projektowane | 1+860 | Wandowo - Morawy | 10,00 |
| Całkowita pow. malowania [m2]= | | | | 551,56 |

8. WYKAZ URZĄDZEŃ BEZPIECZEŃSTWA RUCHU

| Nazwa | Stan | Kilometraż | Trasa | Dł./Szt. |
|--------------|--------------|------------|------------------------|----------|
| N2/W5/B+U-1c | Projektowane | 2+135 | Nowa Wioska - Klasztor | 32,00 |
| N2/W5/B+U-1c | Projektowane | 2+102 | Nowa Wioska - Klasztor | 64,00 |

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA