

STADIUM:

PROJEKT WYKONAWCZY

NAZWA:

**DOCELOWA ORGANIZACJA RUCHU DLA ZADANIA:
„PRZEBUDOWA DROGI KRAJOWEJ NR 22 (OD KM 339+650
DO KM 343+338) NA ODCINKU CZARLIN KNYBAWA”**

LOKALIZACJA:

woj. Pomorskie, pow. tczewski, gm. Tczew

INWESTOR:

**Skarb Państwa – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad
reprezentowany przez
Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku
ul. Subisława 5, 80-354 Gdańsk**

AUTOR OPRACOWANIA:



PM TRAFFIC Sp. z o.o.
ul. Budowlanych 42
80-298 Gdańsk

BRANŻA:	INŻYNIERIA RUCHU		
PROJEKTANT / OPRACOWAŁ(A):	INŻ. PIOTR ADAMSKI INŻ. PAWEŁ STEŃCZYK MGR INŻ. MARCIN ZAWISZA		PODPIS:
DATA:	07.2023 r.		

Rozwiązania zawarte w niniejszym opracowaniu podlegają ochronie prawa autorskiego i mogą być powielane oraz udostępniane osobom trzecim jedynie na podstawie pisemnego zezwolenia z zastrzeżeniem wszelkich skutków prawnych

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:

SPIS TREŚCI:

1. WSTĘP	2
1.1. PODSTAWA OPRACOWANIA	2
1.2. CEL I ZAKRES PRACY	2
1.3. MATERIAŁY WYJŚCIOWE	2
2. STAN ISTNIEJĄCY	2
3. STAN PROJEKTOWANY	3
3.1. ZAŁOŻENIA OGÓLNE	3
3.2. OZNAKOWANIE PIONOWE	4
3.3. OZNAKOWANIE POZIOME	4
3.4. ZESTAWIENIE MATERIAŁOWE	5
3.5. PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI	9

SPIS RYSUNKÓW:

Plan orientacyjny	skala 1:15 000
Plan sytuacyjny – arkusz 1	skala 1: 1 000
Plan sytuacyjny – arkusz 2	skala 1: 1 000
Plan sytuacyjny – arkusz 3	skala 1: 1 000
Plan sytuacyjny – arkusz 4	skala 1: 1 000
Plan sytuacyjny – arkusz 5	skala 1: 1 000

1. WSTĘP

1.1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Projekt wykonawczy docelowej organizacji ruchu, w zakresie branży inżynierii ruchu powstał na zlecenie firmy Transprojekt Gdański Sp. z o.o. w ramach realizacji zadania „PRZEBUDOWA DROGI KRAJOWEJ NR 22 (OD KM 339+650 DO KM 343+338) NA ODCINKU CZARLIN KNYBAWA”.

1.2. CEL I ZAKRES PRACY

Celem opracowania jest wykonanie projektu docelowej organizacji ruchu na rozbudowanym odcinku.

1.3. MATERIAŁY WYJŚCIOWE

Materiały wyjściowe wykorzystane do niniejszego opracowania:

- mapy w skali 1:1000;
- projekt przebudowy;
- inwentaryzacja terenowa;
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach (Dziennik Ustaw Nr 177 poz. 1729);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 03 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (dziennik Ustaw z dnia 23 grudnia 2003 roku Nr 220 poz. 2181).

2. STAN ISTNIEJĄCY

DK 22:

- Klasa GP
- Przekrój 1 x 2
- Szerokość jezdni 7 m
- Nawierzchnia twarda
- Prędkość dopuszczalna 90 km/h
- Natężenie ruchu 1200 P/h
- Ruch piesznych i rowerów odbywa się po dedykowanych dla nich drogach

DG 200028G (ul. Boczna):

- Klasa L
- Przekrój 1 x 2
- Szerokość jezdni 5,5 m
- Nawierzchnia twarda
- Prędkość dopuszczalna 90 km/h
- Natężenie ruchu 20 P/h
- Ruch pieszych i rowerów odbywa się po jezdni

DP 2811G (ul. Długa – ul. Stenclówka):

- Klasa Z
- Przekrój 1 x 2
- Szerokość jezdni 6 m
- Nawierzchnia twarda
- Prędkość dopuszczalna 90 km/h
- Natężenie ruchu 70 P/h
- Ruch pieszych i rowerów odbywa się po jezdni

DP 2810G (ul. Św. Wojciecha):

- Klasa Z
- Przekrój 1 x 2
- Szerokość jezdni 6 m
- Nawierzchnia twarda
- Prędkość dopuszczalna 90 km/h
- Natężenie ruchu 200 P/h
- Ruch pieszych i rowerów odbywa się po jezdni

Droga dojazdowa obsługująca zjazdy pod Czarlinem:

- Klasa D
- Przekrój 1 x 2
- Szerokość jezdni 5 m
- Nawierzchnia twarda
- Prędkość dopuszczalna 20 km/h (strefa zamieszkania)
- Natężenie ruchu 10 P/h
- Ruch pieszych i rowerów odbywa się po jezdni

3. STAN PROJEKTOWANY

3.1. ZAŁOŻENIA OGÓLNE

Projekt zakłada zmianę organizacji ruchu na drodze krajowej nr 22 i fragmentach przyległych dróg w pobliżu skrzyżowań, co jest związane z rozbudową DK 22 na odcinku między miejscowościami Czarlin i Knybawa.

3.2. OZNAKOWANIE PIONOWE

Do oznakowania pionowego drogi DK22 oraz dróg powiatowych zastosowano znaki odpowiadające wymiarom grupy znaków średnie, a do oznakowania dróg gminnych zastosowano znaki odpowiadające wymiarom grupy małe, z tym że znaki A-7, B-20 powinny odpowiadać grupie wielkości znaków średnich. Do pozostałych dróg zastosowano znaki odpowiadające wymiarom grupy małe. Znaki C-13, C-16, C-16/C-13 stanowiące kontynuację drogi dla pieszych lub rowerów powinny odpowiadać wielkości grupy znaków mini, natomiast znaki C-13, C-13/16, C-13a i C-16a sprowadzające pieszego lub rowerzystę na jezdnię powinny odpowiadać wielkością grupie znaków używanej na danej drodze.

Lica znaków pionowych na drogach krajowych, powiatowych i skrzyżowaniach należy wykonać z folii odbłaskowej typu 2. Znaki na drogach gminnych powinny być wykonane z folii odbłaskowej typu 1. Wszystkie znaki stojące przy DK 22 muszą posiadać folię antyroszeniową.

Lokalizację i sposób zamontowania znaków przedstawiono na rysunkach nr 2-5.

3.3. OZNAKOWANIE POZIOME

Oznakowanie poziome jezdni dróg krajowych i powiatowych należy wykonać jako grubowarstwowe. Dodatkowo na DK 22 linie krawędziowe i segregacyjne zaprojektowano w technologii grubowarstwowej strukturalnej (najeżdżanie na linie spowoduje powstanie efektu akustycznego i wibracji). Drogi gminne oraz ciąg pieszo-rowerowy zostaną oznakowane w technologii cienkowarstwowej, z tym że przejścia dla pieszych P-10 powinny zostać wykonane technologią grubowarstwową.

Oznakowanie przedstawiono na rysunkach 2-5.

Projektowane oznakowanie pionowe jak i poziome należy wykonać zgodnie ze szczegółowymi warunkami technicznymi dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach – Dz. U. RP nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 (wraz z późniejszymi zmianami).

3.4. ZESTAWIENIE MATERIAŁOWE.

Oznakowanie pionowe:

ID	Nazwa	Stan	Dł./Pow/Szt.	Wielkość
1	A-2	Projektowane	1	Średnie
2	A-6a	Projektowane	4	Średnie
3	A-6b	Projektowane	3	Średnie
4	A-6c	Projektowane	1	Średnie
5	A-7	Projektowane	16	Średnie
6	A-8	Projektowane	2	Średnie
7	A-29	Projektowane	4	Średnie
8	A-30	Projektowane	2	Średnie
9	B-1	Projektowane	2	Średnie
10	B-2	Projektowane	2	Średnie
11	B-5	Projektowane	2	Średnie
12	B-18	Projektowane	2	Średnie
13	B-18	Projektowane	1	Małe
14	B-20	Projektowane	4	Średnie
15	B-25	Projektowane	2	Średnie
16	B-33	Projektowane	20	Średnie
17	C-2	Projektowane	2	Średnie
18	C-9	Projektowane	31	Średnie
19	C-12	Projektowane	6	Średnie
20	C-13	Projektowane	1	Średnie
21	C-13	Projektowane	2	Mini
22	C-13a	Projektowane	2	Średnie
23	C-13a	Projektowane	3	Mini
24	C-13/16	Projektowane	2	Średnie
25	C-13/16	Projektowane	2	Małe
26	C-13/16	Projektowane	16	Mini
27	C-13a	Projektowane	1	Średnie
28	C-13a	Projektowane	3	Mini
29	C-16a	Projektowane	1	Średnie
30	D-1	Projektowane	2	Małe
31	D-2	Projektowane	4	Średnie
32	D-4a	Projektowane	1	Średnie
33	D-4a	Projektowane	1	Małe
34	D-6b	Projektowane	14	Średnie
35	D-6b	Projektowane	2	Małe
36	D-18/23/28/29	Przeniesione	3	Średnie
37	D-40	Projektowane	1	Małe
38	D-40	Projektowane	1	Mini
39	D-41	Projektowane	1	Małe
40	D-41	Projektowane	1	Mini
41	D-42	Projektowane	2	Średnie
42	D-43	Projektowane	2	Średnie

ID	Nazwa	Stan	Dł./Pow/Szt.	Wielkość
43	E-1	Projektowane	7	Średnie
44	E-2a	Projektowane	9	Średnie
45	E-3	Projektowane	6	Średnie
46	E-5	Projektowane	8	Średnie
47	E-10	Projektowane	2	Średnie
48	E-13	Projektowane	1	Średnie
49	E-14	Projektowane	1	Średnie
50	E-15a	Projektowane	2	Średnie
51	E-17a	Projektowane	1	Średnie
52	E-18a	Projektowane	1	Średnie
53	E-22c	Przeniesione	1	Średnie
54	F-3a	Projektowane	2	Średnie
55	F-4	Projektowane	1	Średnie
56	F-5	Projektowane	1	Średnie
57	F-6	Projektowane	4	Średnie
58	F-10	Projektowane	8	Średnie
59	T-0	Projektowane	5	Średnie
60	T-0	Projektowane	1	Małe
61	T-1	Projektowane	1	Średnie
62	T-1	Projektowane	3	Małe
suma:			239	

Oznakowanie poziome:

ID	Nazwa	Stan	Dł./Pow/Szt.	Pow. mal.
1	P-1c	Projektowane	712,96 mb.	85,56 m ²
2	P-1e	Projektowane	262,15 mb.	31,47 m ²
3	P-2b	Projektowane	167,62 mb.	40,22 m ²
4	P-3b	Projektowane	31,22 mb.	5,62 m ²
5	P-4	Projektowane	2122,47 mb.	509,37 m ²
6	P-6	Projektowane	503,19 mb.	40,26 m ²
7	P-7a	Projektowane	215,07 mb.	25,80 m ²
8	P-7b	Projektowane	12210,87 mb.	2930,60 m ²
9	P-8a krótki	Projektowane	13	15,73 m ²
10	P-8b krótki	Projektowane	33	49,17 m ²
11	P-8d krótki	Projektowane	3	4,47 m ²
12	P-8f krótki	Projektowane	23	50,37 m ²
13	P-10	Projektowane	33,82 mb.	65,43 m ²
14	P-10/11	Projektowane	54,27 mb.	90,15 m ² + 94,57 m ² tła
15	P-11	Projektowane	35,30 mb.	17,50 m ²
16	P-12	Projektowane	45,26 mb.	22,63 m ²
17	P-13	Projektowane	103,03 mb.	27,04 m ²
18	P-14	Projektowane	60,61 mb.	22,72 m ²

ID	Nazwa	Stan	Di./Pow/Szt.	Pow. mal.
19	P-16 krótki	Projektowane	2	2,46 m ²
20	P-20	Projektowane	156,35 mb.	18,76 m ²
21	P-21a	Projektowane	330,33 mb.	125,51 m ²
22	P-21b	Projektowane	1554,12 mb.	590,56 m ²
23	P-23	Projektowane	77	50,16 m ²
24	P-26	Projektowane	77	52,44 m ²
suma:				4847,25 m ² + 94,57 m ² tła

Urządzenia bezpieczeństwa:

ID	Nazwa	Stan	Sztuki/uwagi	Długość
1	U-1	Projektowane	66	-
2	U-3a	Projektowane	18	-
3	U-4b	Projektowane	2	-
4	U-5a	Projektowane	29	-
5	U-11a	Projektowane	-	934 mb.
6	U-12a	Projektowane	2	5,32 mb.
7	U-12c	Projektowane	8	-
8	U-14a	Projektowane	Dwustronna	122,36 mb.
9	U-14a	Projektowane	Skrajna lewa	1390,5 mb.
10	U-14a	Projektowane	Skrajna prawa	1172,1 mb.
11	U-20b	Projektowane	1	2,66 mb.
suma:			126	2690,28 mb.

Projektowane bariery drogowe:

BARIERA SKRAJNA LEWA						
Od km	Do km	Długość	Przeszkoda/obszar chroniony	Poziom zagrożenia	Min poziom powstrzymywania	Max szerokość pracująca
340+375.0	340+387.0	12	odcinek przejściowy	-	H1	W7
340+387.0	340+424.0	37	ekran akustyczny	3	N2	W8
340+424.0	340+553.0	129	skarpa o h>3 m	4	N1	W8
340+553.0	340+593.0	40	Bramownica pod drogowskaz E-1	3	N2	W8
340+593.0	340+658.0	65	skarpa o h>3 m	4	N1	W8
340+658.0	341+162.0	504	ekran akustyczny	3	N2	W2
341+162.0	341+174.0	12	odcinek początkowy odgięcie 1:20, kotwione w gruncie	-	N2	W2
342+093.8	342+101.8	8	Odcinek końcowy bez odgięcia	-	H1	W3
342+101.8	342+161.8	60	Obszar osługi miejsca ważenia	1	H1	W3
342+161.8	342+170.3	8.5	Terminal zderzeniowy			
342+817.0	342+825.0	8	Odcinek końcowy bez odgięcia kotwiony w gruncie	-	N2	W8
342+825.0	342+865.0	40	wysięgnik pod drogowskaz E-2a	3	N2	W8
342+865.0	343+073.0	208	skarpa o h>3 m	4	N1	W8
343+073.0	343+113.0	40	wysięgnik dla preselekcji WIM II	3	N2	W2
343+113.0	343+293.0	180	przepust PP-1, stacja meteo	3	N2	W3
343+293.0	343+305.0	12	odcinek początkowy odgięcie 1:20, kotwione w gruncie	-	N2	W3
343+317.0	343+325.0	8	odcinek końcowy odgięcie 1:20, kotwione w gruncie	-	N2	W7
343+325.0	343+331.8	7	Skarpa	4	N2	W7
343+331.8	343+343.8	12	odcinek przejściowy		H1	W7
BARIERA SKRAJNA PRAWA						
Od km	Do km	Długość	Przeszkoda/obszar chroniony	Poziom zagrożenia	Min poziom powstrzymywania	Max szerokość pracująca
340+369.6	340+381.6	12	odcinek przejściowy	-	H1	W3
340+381.6	340+418.0	36.4	ekran akustyczny	3	N2	W3
340+418.0	340+503.0	85	ekran akustyczny	3	N2	W8
340+503.0	340+553.0	50	skarpa o h>3 m	4	N1	W8
340+553.0	340+593.0	40	Bramownica pod drogowskaz E-1	3	N2	W4
340+593.0	340+700.0	107	skarpa o h>3 m	4	N1	W8
340+700.0	340+708.0	8	odcinek końcowy odgięcie 1:20, kotwione w gruncie	-	N1	W8
340+835.0	340+847.0	12	odcinek początkowy odgięcie 1:20, kotwione w gruncie	-	N2	W3
340+847.0	340+887.0	40	wysięgnik dla preselekcji WIM I	3	N2	W3
340+887.0	340+895.0	8	odcinek końcowy odgięcie 1:20, kotwione w gruncie	-	N2	W3
341+570.0	341+582.0	12	odcinek początkowy odgięcie 1:20, kotwione w gruncie	-	N2	W3
341+582.0	341+622.0	40	Wysięgnik pod drogowskaz E-2a	3	N2	W3
341+622.0	341+630.0	8	odcinek końcowy odgięcie 1:20, kotwione w gruncie	-	N2	W3

341+986.0	341+998.0	12	odcinek końcowy odgięcie 1:20, kotwione w gruncie		N2	W3
341+998.0	342+038.0	40	Bramownica pod drogowskaz E-2a	3	N2	W3
342+038.0	342+046.0	8	odcinek początkowy odgięcie 1:20, kotwione w gruncie		N2	W3
342+093.8	342+102.3	8.5	Terminal zderzeniowy			
342+102.3	342+162.3	60	Obszar obsługi miejsca ważenia	1	H1	W2
342+162.3	342+170.3	8	Odcinek końcowy, bez odgięcia	-	H1	W2
342+439.0	342+451.0	12	odcinek końcowy odgięcie 1:20, kotwione w gruncie	-	N2	W3
342+451.0	342+491.0	40	Wysięgnik E-2a	3	N2	W3
342+491.0	342+499.0	8	odcinek końcowy odgięcie 1:20, kotwione w gruncie	-	N2	W3
342+800.0	342+812.0	12	odcinek początkowy odgięcie 1:20, kotwione w gruncie	-	N2	W3
342+812.0	342+825.0	13	skarpa o h>3 m	4	N2	W3
342+825.0	342+865.0	40	Bramownica pod drogowskaz E-2a	3	N2	W3
342+865.0	343+178.0	313	skarpa o h>3 m	4	N1	W3
343+178.0	343+186.0	8	odcinek końcowy odgięcie 1:20, kotwione w gruncie	-	N1	W3
343+214.0	343+226.0	12	odcinek początkowy odgięcie 1:20, kotwione w gruncie	-	N2	W3
343+226.0	343+333.2	107.2	Obiekt PP-1	3	N2	W3
343+333.2	343+345.2	12	odcinek przejściowy	-	H1	W3
BARIERA ŚRODKOWA OBUSTRONNA						
340+035.0	340+157.0	122	Rozdzielenie kierunków ruchu	-	H1	W4

Projektowane balustrady:

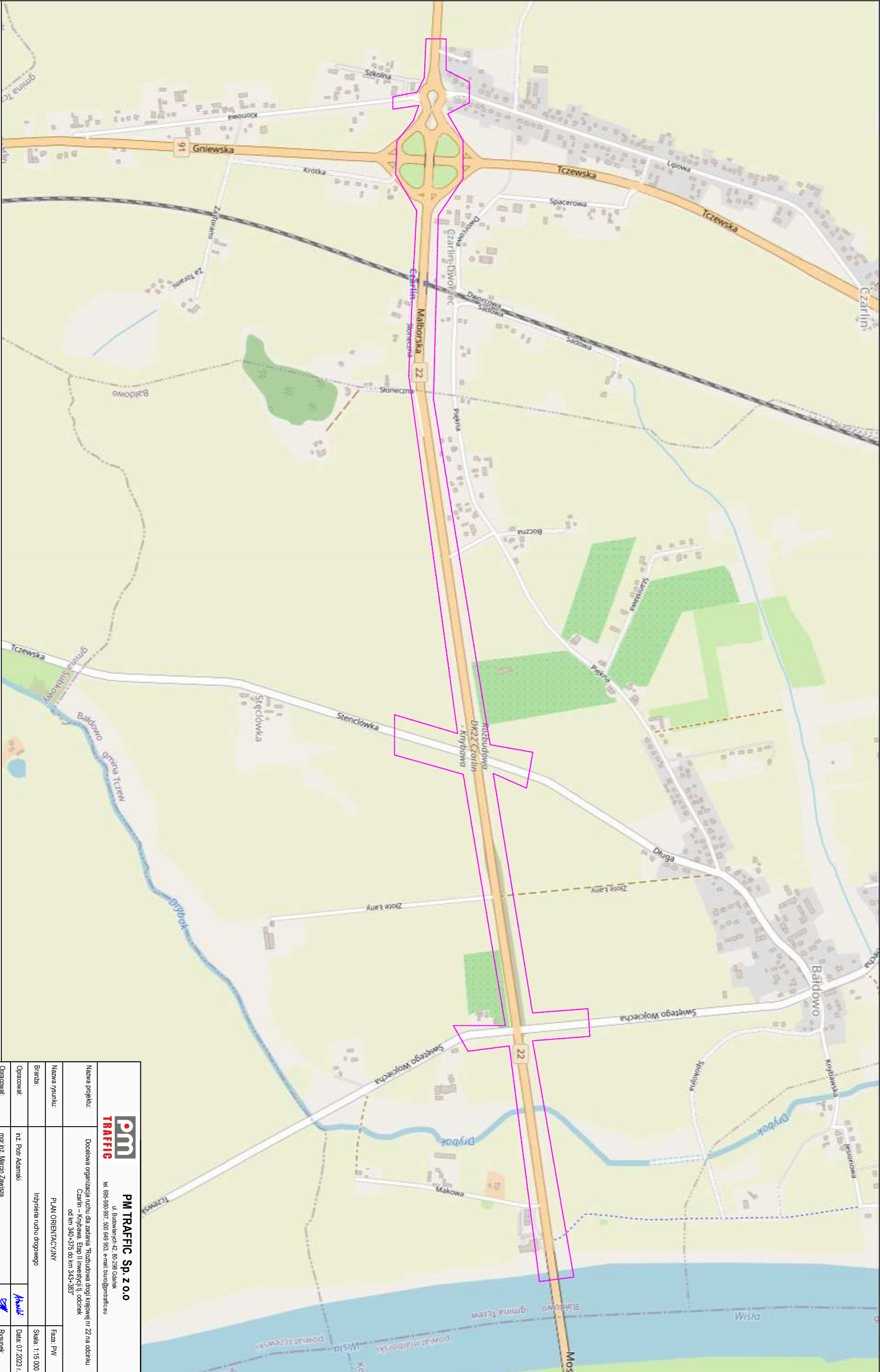
Od km	Do km	Długość	Wysokość	Usytuowanie
339+339.5	339+384.0	44.5	1.2	DK22, wiadukt nad DK91, chodnik lewy
340+325.5	340+392.5	52.0	1.2	DK22, wiadukt nad LK131, chodnik lewy
340+404.0	340+789.0	385.0	1.2	DK22, chodnik lewy, od skarpy
342+815.0	343+201.5	386.5	1.2	DK22, chodnik lewy, od skarpy
0+000.0	0+056.0	56.0	1.2	Ścieżka nr 1, do PP-1, strona lewa
0+086.5	0+096.5	10.0	1.2	Ścieżka nr 1, schody do ul. Spacerowej

3.5. PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI

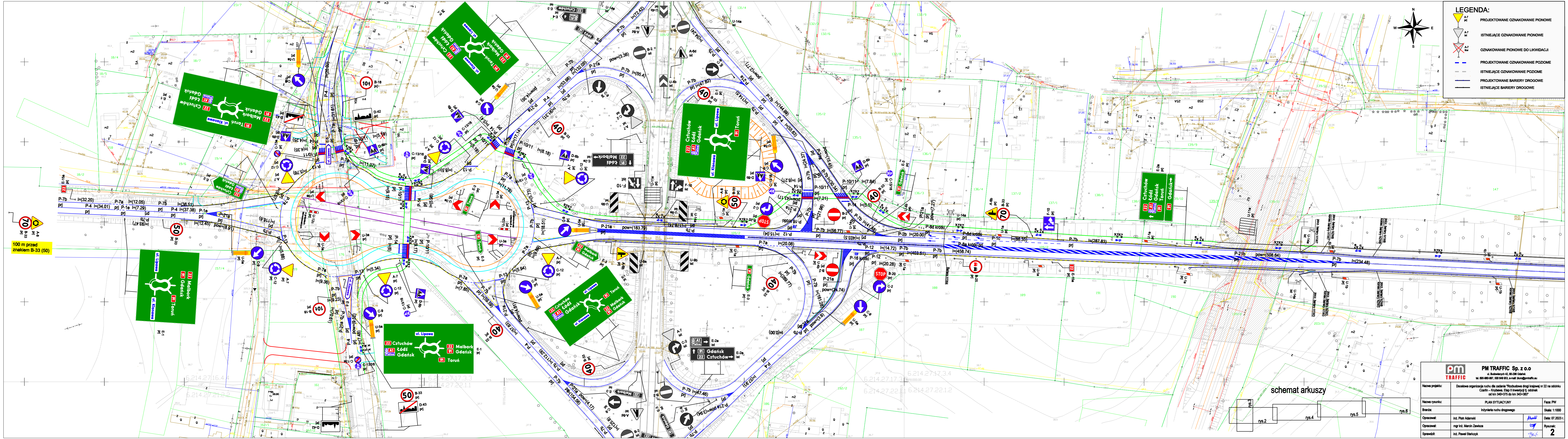
Wprowadzenie docelowej organizacji ruchu jest planowane na IV kwartał 2024 r.

Opracował:

inż. Piotr Adamski
inż. Paweł Steńczyk
mgr inż. Marcin Zawisza



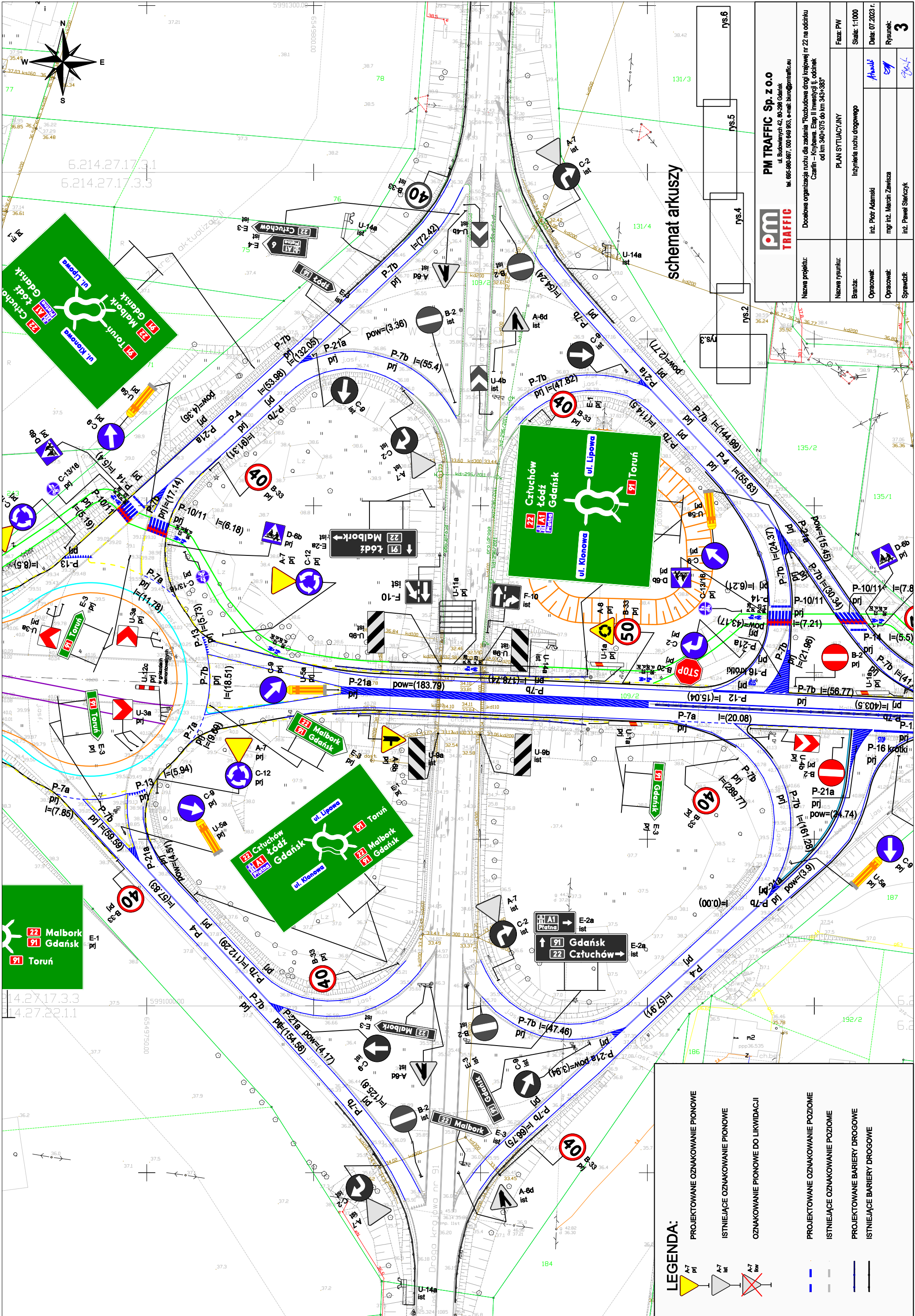
TRAFFIC PM TRAFFIC Sp. z o.o ul. Budowlanych 42, 80-298 Gdańsk tel. 695-930-997, 500 649 553, e-mail: biuro@pmtraffic.eu		Docelowa organizacja ruchu dla zadania "Rozbudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku Czarlin – Kryłowa. Etap II inwestycji", odcinek od km 340+375 do km 343+383"		
Nazwa projektu:	PLAN ORIENTACYJNY			
Nazwa rysunku:	Inżynieria ruchu drogowego			Faza: PW
Bransz:	Inżynieria ruchu drogowego			Skala: 1:15 000
Opracował:				inż. Piotr Adamski
Opracował:	inż. rz. Marcin Zawisza			<i>Zawisza</i>
Sprawił:	inż. Paweł Stenczyk			<i>Stenczyk</i>
				Rysunek: 1

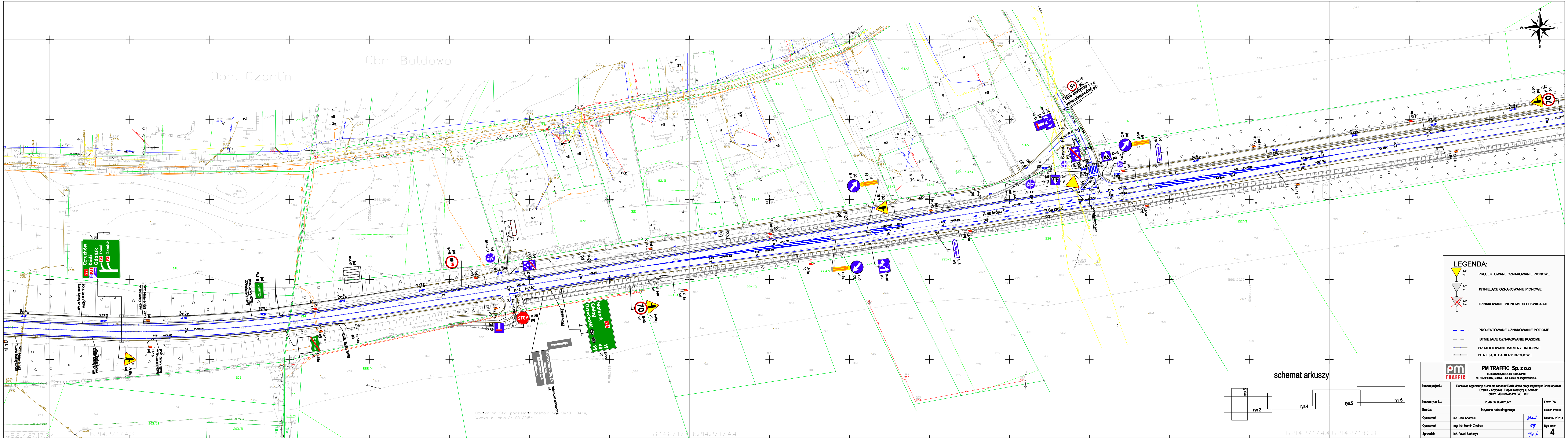


LEGENDA:

- A-7 p1 PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE PIONOWE
- A-7 m1 ISTNIEJĄCE OZNAKOWANIE PIONOWE
- A-7 kw OZNAKOWANIE PIONOWE DO LIKWIDACJI
- PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE POZIOME
- ISTNIEJĄCE OZNAKOWANIE POZIOME
- PROJEKTOWANE BARIERY DROGOWE
- ISTNIEJĄCE BARIERY DROGOWE

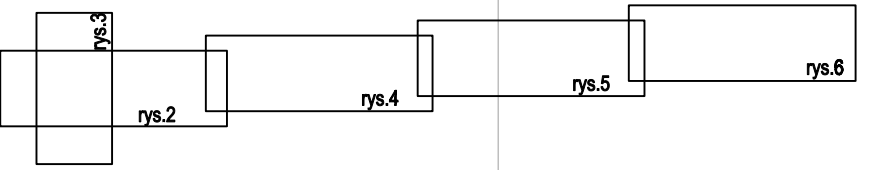
PM TRAFFIC Sp. z o.o. ul. Budowlanych 42, 80-208 Gdańsk tel. 695-990-997, 500 649 803, e-mail: biuro@pmtraffic.eu		
Nazwa projektu:	Docelowa organizacja ruchu dla zadania "Rozbudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku Czarnik - Kołomyża. Etap II inwestycji 6. odcinek od km 340+375 do km 343+383"	Faza: PW
Nazwa rysunku:	PLAN SYTUACYJNY	Skala: 1:1000
Branda:	Inżynieria ruchu drogowego	
Opracował:	inż. Piotr Adamki	Data: 07.2023 r.
Opracował:	mgr inż. Marcin Zawisza	Rysunek:
Sprawił:	inż. Paweł Stępczyk	2





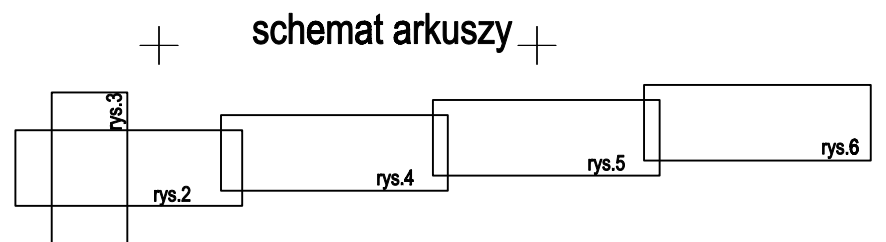
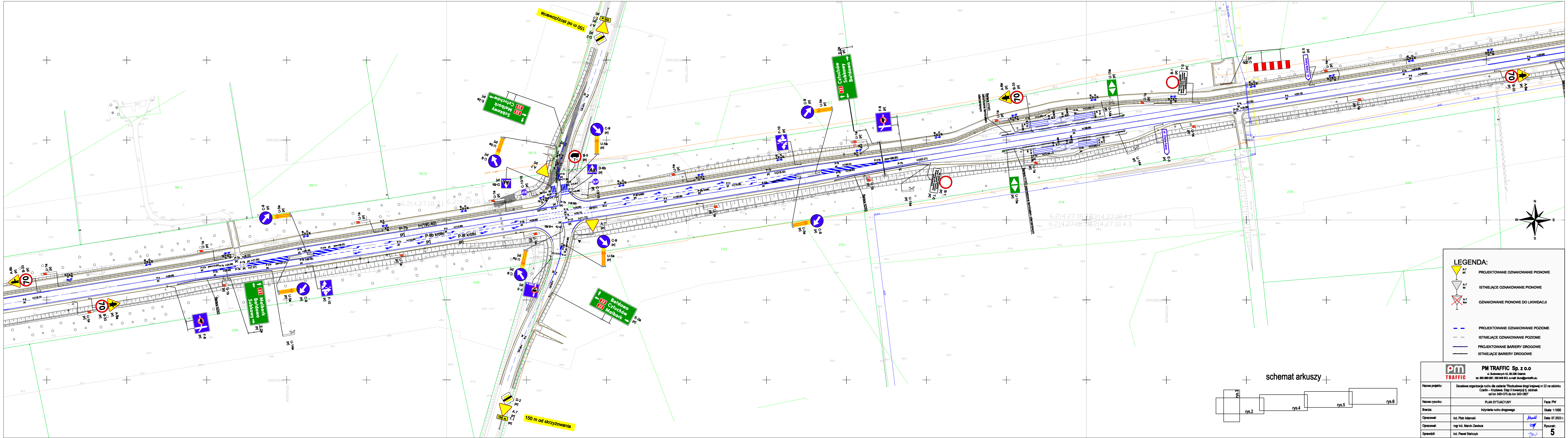
Dzielnka nr 94/1 podzielnia została nr 94/3 i 94/4,
Wyrzys z dnia 24-08-2015r.

schemat arkuszy



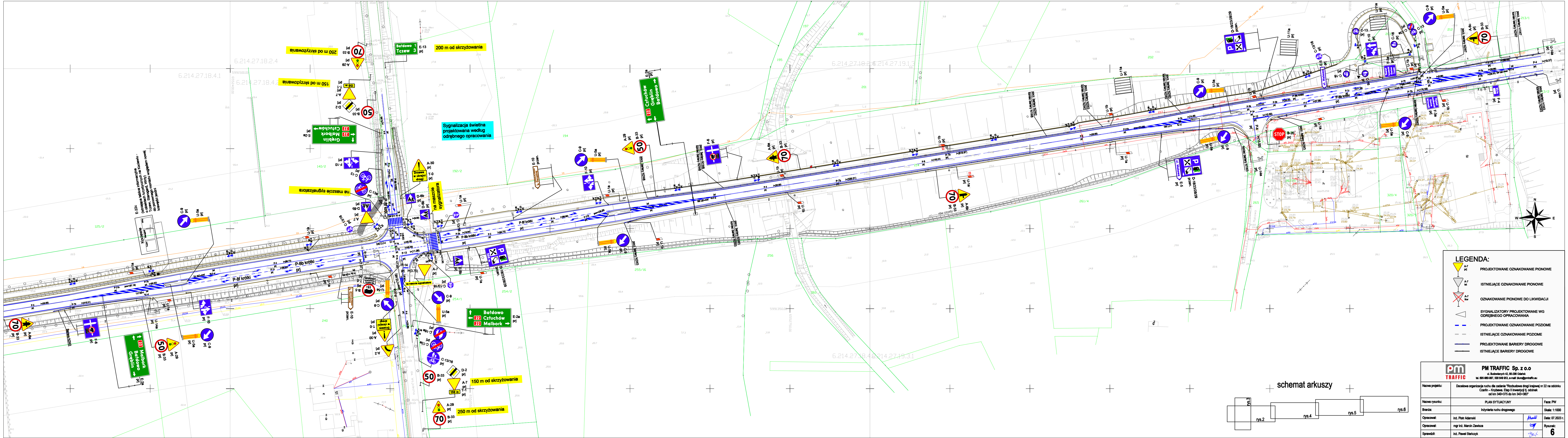
- LEGENDA:**
- A-7 Pj PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE PIONOWE
 - A-7 Ist ISTNIEJĄCE OZNAKOWANIE PIONOWE
 - A-7 Roz OZNAKOWANIE PIONOWE DO LIKWIDACJI
 - Pj PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE POZIOME
 - Ist ISTNIEJĄCE OZNAKOWANIE POZIOME
 - PROJEKTOWANE BARIERY DROGOWE
 - ISTNIEJĄCE BARIERY DROGOWE

PM TRAFFIC Sp. z o.o. ul. Budowlanych 42, 80-208 Gdańsk tel. 695-990-997, 500 649 821, e-mail: biuro@pmtraffic.eu		
Nazwa projektu:	Docelowa organizacja ruchu dla zadania "Rozbudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku Czarlin - Kryniewa. Etap II inwestycji 6. odcinek od km 340+375 do km 343+383"	
Nazwa rysunku:	PLAN SYTUACYJNY	Faza: PW
Branda:	Inżynieria ruchu drogowego	Skala: 1:1000
Opracował:	inż. Piotr Adamski	Data: 07.2023 r.
Opracował:	mgr inż. Marcin Zawisza	
Sprawił:	inż. Paweł Stępczyk	Rysunek: 4



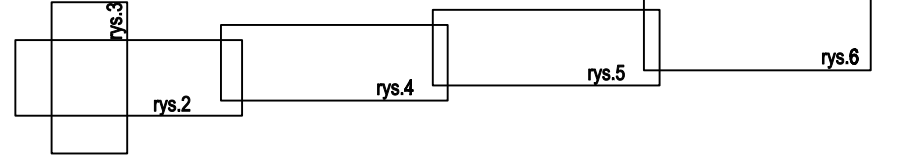
- LEGENDA:**
- A-7 p1 PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE PIONOWE
 - A-7 ist ISTNIEJĄCE OZNAKOWANIE PIONOWE
 - A-7 lik OZNAKOWANIE PIONOWE DO LIKWIDACJI
 - PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE POZIOME
 - ISTNIEJĄCE OZNAKOWANIE POZIOME
 - PROJEKTOWANE BARIERY DROGOWE
 - ISTNIEJĄCE BARIERY DROGOWE

			PM TRAFFIC Sp. z o.o. ul. Budowlanych 42, 80-208 Gdańsk tel. 695-690-997, 500 649 803, e-mail: biuro@pmtraffic.eu	
Nazwa projektu:	Docelowa organizacja ruchu dla zadania "Rozbudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku Czuchów - Kryniewe. Etap II inwestycji 6. odcinek od km 340+375 do km 343+383"			Faza: PW
Nazwa rysunku:	PLAN SYTUACYJNY			Skala: 1:1000
Branża:	Inżynieria ruchu drogowego			Data: 07.2023 r.
Opracował:	inż. Piotr Adamki		Rysunek:	
Opracował:	mgr inż. Marcin Zawisza		5	
Sprawił:	inż. Paweł Stępczyk			



- LEGENDA:**
- A-7 pl
PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE PIONOWE
 - A-7
ISTNIEJĄCE OZNAKOWANIE PIONOWE
 - A-7
OZNAKOWANIE PIONOWE DO LIKWIDACJI
 - A-7
SYGNALIZATORY PROJEKTOWANE WG ODREBNEGO OPRACOWANIA
 - PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE POZIOME
 - ISTNIEJĄCE OZNAKOWANIE POZIOME
 - PROJEKTOWANE BARIERY DROGOWE
 - ISTNIEJĄCE BARIERY DROGOWE

schemat arkuszy



		PM TRAFFIC Sp. z o.o. ul. Budowlanych 42, 80-298 Gdańsk tel. 695-990-997, 500 649 803, e-mail: biuro@pmttraffic.eu	
Docelowa organizacja ruchu dla zadania "Rozbudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku Czuchów - Kryniewa. Etap II inwestycji 8. odcinek od km 340+375 do km 343+383"			
PLAN SYTUACYJNY		Faza: PW	
Inżynieria ruchu drogowego		Skala: 1:1000	
inż. Piotr Adamski		Data: 07.2022	
mgr inż. Marcin Zawisza		Rysunek:	
inż. Paweł Stępczyk		6	