

NAZWA I ADRES JEDNOSTKI PROJEKTUJĄCEJ:



MANEVO Marek Łukowski
 21-077 Spiczyn, Ziółków 88
 tel.: +48 888 88 66 20, +48 604 592 371
 NIP: 713-277-16-08, REGON 432738458,
 www.manevo.pl, e-mail: info@manevo.pl

| | | | |
|--|--|-------------------|--------|
| UMOWA | NAZWA OBIEKTU | Numer egzemplarza | |
| Umowa nr 57/2013 Oraz zlecenie na aktualizację z 2020 roku | Chodnik, Droga rowerowa, przebudowa DP 1551 L | 1 | |
| <p>ZADANIE INWESTYCYJNE:</p> <p>Przebudowa mostu w m. Chlewiska w ciągu drogi powiatowej nr 1551 L wraz z przebudową drogi na odcinku Lubartów-Tarło Kolonia – do drogi wojewódzkiej nr 821</p> <p>Inwestycja położona jest na terenie województwa lubelskiego, powiat lubartowski;</p> | | | |
| <p>TYTUŁ OPRACOWANIA:</p> <p>PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU</p> | | | |
| <p>ZAMAWIAJĄCY:</p> <p>Zarząd Dróg Powiatowych w Lubartowie ul. Krańcowa 6 21-100 Lubartów</p> | | | |
| <p>Branża:</p> <p>Drogowa/inżynieria ruchu</p> | | | |
| STANOWISKO/SPECJALNOŚĆ | Nazwisko i imię | Nr uprawnień | Podpis |
| Projektant drogowy | Mgr inż. Ewa Próchniak | - | |

marzec 2016
 aktualizacja z 2020 roku

MIEJSCE NA AKTUALNE OPINIE

Spis treści:

| | |
|--|----|
| I. OPIS TECHNICZNY..... | 4 |
| 1. Podstawa opracowania..... | 4 |
| 2. Przedmiot i zakres opracowania..... | 4 |
| 3. Stan istniejący..... | 5 |
| 4. Opis rozwiązań projektowych wraz z uzasadnieniem wprowadzonych zmian..... | 5 |
| 5. Docelowa organizacja ruchu | 6 |
| 5.1. Opis projektowanej docelowej organizacji ruchu | 6 |
| 5.2. Warunki techniczne umieszczania znaków pionowych | 7 |
| 5.3. Termin wprowadzenia organizacji..... | 9 |
| II. Wykaz oznakowania pionowego | 10 |
| III. Wykaz oznakowania poziomego..... | 17 |
| IV. Wykaz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego..... | 20 |
| V. CZĘŚĆ RYSUNKOWA | 23 |
| 01. Plan orientacyjny 1:25000 | 24 |
| 02. Docelowa organizacja ruchu..... | 25 |
| 02.1. Docelowa organizacja ruchu odcinek I 1:500..... | 25 |
| 02.2. Docelowa organizacja ruchu odcinek II 1:500..... | 26 |
| 02.3. Docelowa organizacja ruchu odcinek III 1:500..... | 27 |
| 02.4. Docelowa organizacja ruchu odcinek IV 1:500 | 28 |
| 02.5. Docelowa organizacja ruchu odcinek V 1:500 | 29 |
| 02.6. Docelowa organizacja ruchu odcinek VI 1:500 | 30 |
| 02.7. Docelowa organizacja ruchu odcinek VII 1:500 | 31 |
| 02.8. Docelowa organizacja ruchu odcinek VIII 1:500 | 32 |
| 02.9. Docelowa organizacja ruchu odcinek IX 1:500 | 33 |
| 02.10. Docelowa organizacja ruchu odcinek X 1:500 | 34 |

URZĄD MIASTA

Lubartów

*Uzgodniona w zakresie
skrajności z drogami zmiennymi*

12.02.2015

[Signature]
mgr inż. Andrzej Szewczyk
Kierownik Biura Technicznego

[Signature]
Zap. Komendant Powiatowego Policji
w Lubartowie
Asystent Wydziału Ruchu Drogowego
KPP w Lubartowie
[Signature]
Asp. Marek Niedziela

I. OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania

- Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz.U.2012 poz. 1137 z 18 sierpnia 2012),
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 o drogach publicznych (Dz.U. 2007 nr 19 poz. 115 z późniejszymi zmianami)
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków oraz sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220 poz. 2181 z 23 grudnia 2003 z późniejszymi zmianami),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. 2003 nr 177 poz. 1729),
- Umowa z Zamawiającym,
- Zlecenie od Gminy Niedźwiada na ponowne przedrukowanie projektu.

2. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu na drodze powiatowej nr 1551L, związanej z przebudowa mostu w m. Chlewiska oraz przebudową w/w drogi na odcinku Lubartów-Tarło Kolonia- do drogi woj. Nr 821 (przebiegającej przez miejscowości Chlewiska i Pałecznicza) na odcinku od km 1+010,00 do drogi wojewódzkiej nr 821.

Inwestycja położona jest na terenie gminy Lubartów i Niedźwiada, powiat lubartowski, województwo lubelskie. Opracowanie obejmuje oznakowanie pionowe, poziome oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu.

Zakres przebudowy drogi powiatowej obejmuje:

- wyrównanie istniejącej nawierzchni i ułożenie nowej warstwy ścieralnej,
- rozbiórkę nawierzchni w miejscach występowania przelomów i wykonanie nowej konstrukcji,
- lokalne poszerzenie drogi,
- wykonanie poboczy z kruszywa,
- wykonanie oraz przebudowę chodników,
- wykonanie ciągów pieszo rowerowych
- wykonanie przepustów, ścieków przykrawężnikowych, ścieków podchodnikowych i skarpowych
- przebudowę wlotów ulic bocznych, zjazdów publicznych i indywidualnych,
- korektę łuków poziomych i pionowych,
- odtworzenie trawników,

Zakres obejmuje inwentaryzację istniejącego oznakowania- sprawdzenie stanu technicznego oraz przydatności znaków drogowych, urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego do projektowanej organizacji ruchu, oraz zaprojektowanie nowego oznakowania pionowego i poziomego po uwzględnieniu zaprojektowanego chodnika, drogi rowerowej i wykonanego remontu nawierzchni DP 1551L i przebudowy mostu w miejscowości Chlewiska..

3. Stan istniejący

Droga powiatowa nr 1551L przebiega przez obszary zabudowy zagrodowej oraz tereny uprawy i zalewowe (dolina Wieprza). Zakres przebudowy obejmuje odcinek o długości ok. 7617 m, od km ~0+090,00 do km 7+ 707,00 (od drogi gminnej, ul. Słowackiego – do drogi wojewódzkiej nr 821). Od km ~1+896,00 do km ~1+991,00 znajduje się obiekt mostowy przeznaczony do remontu (wg. Branży mostowej). Z zakresu projektu stałej organizacji ruchu wyłączono wykonany już odcinek od km 0+090,00 do 1+010,00.

Droga ma nawierzchnię asfaltową o szerokości wynoszącej od ~5,50m do ~6,00m., pobocza oraz jedno- lub obustronne chodniki. Chodniki z płyt chodnikowych na znacznej długości są zniszczone, zapadnięte i zagrażają bezpieczeństwu pieszych. Jezdnia posiada wiele ubytków i przełomów.

Droga powiatowa nr 1551 L na przebudowywanym odcinku krzyżuje się z ulicami i drogami bocznymi: gminnymi i powiatowymi. Droga powiatowa nr 1551 L zakończona jest skrzyżowaniem z drogą wojewódzką nr 821 Klementynów- Ostrów Lubelski

Droga biegnie w obszarze zabudowy jednorodzinnej, zabudowy związanej z rolnictwem oraz terenów zielonych (pól i łąk). Na opracowywanym odcinku w znacznej części przebiega ona na wysokości przyległego terenu. Droga odwadniana jest powierzchniowo poprzez spływ wody na przydrożne tereny zielone pasa drogowego oraz za pomocą rowów przydrożnych a następnie wody spływają do cieków wodnych.

Parametry techniczne drogi i chodnika:

| | |
|-----------------------------|--|
| Kategoria drogi | droga powiatowa |
| Klasa drogi | L |
| Prędkość projektowa | 50km/h (poza terenem zabudowy) 40km/h (na terenie zabudowy) |
| Przekrój poprzeczny | szlakowy (teren niezabudowany) uliczny i półuliczny (teren zabudowany) |
| Szerokość jezdni | - 2x3,0m (6,0m); - 2x2,75m (5,5m) |
| Ilość jezdni | jedna |
| Ilość pasów ruchu | dwa |
| Szerokość chodnika | 1,5m do 2,0m |
| Szerokość ścieżki rowerowej | 2,0m |
| Szerokość poboczy | - 0,75m; 1,0 i 1,5m umocnione kruszywem |
| Szerokość pasa drogowego | 8,5m do 23,0m |

Dopuszczalne prędkości na drodze to

- na terenie Miasta Lubartów: 50km/h – w godz. 6:00-23:00; 60km/h – w godz. 23:00-6:00
- na terenie miejscowości Chlewiska: 40km/h
- na terenie miejscowości Pałecznicza: 40km/h
- poza terenem zabudowanym: 90km/h, z wyjątkiem ograniczenia do 50km/h od km 1+572 do 2+008.

4. Opis rozwiązań projektowych wraz z uzasadnieniem wprowadzonych zmian

Z uwagi na projektowaną przebudowę drogi powiatowej oraz mostu, istniejąca organizacja ruchu wymaga zmiany i uzupełnienia oznakowania. Projektowane oznakowanie ma na celu poprawę bezpieczeństwa oraz czytelności podczas poruszania się wzdłuż drogi powiatowej nr 1551L. Jako nowe oznakowanie przewidziano:

- Oznakowanie projektowanych przejść dla pieszych. Lokalizacja przejść została dobrana tak aby koncentrować możliwie jak największą liczbę pieszych przekraczających drogę, z uwzględnieniem celu ruchu pieszych tj. skrzyżowania, rejonu przystanków autobusowych, początki/końce ciągów pieszych (projektowane chodniki). Przejścia oznakowano pojedynczymi znakami D-6 oraz oznakowaniem poziomym P-10.
- Oznakowanie ścieżki rowerowej znakami C13/16 jeżeli ścieżka biegnie przy chodniku dla pieszych, oraz znakiem C-13 w przypadku gdy ścieżka rowerowa jest odsunięta od chodnika. W ciągu ul. Chmielnej przewidziano oznakowanie przejazdu dla rowerzystów razem z przejściem dla pieszych znakami pionowymi D-6b jednostronnymi oraz liniami poziomymi P-10 dla przejścia dla pieszych (w przypadku przedłużenia chodników na drogi boczne) oraz P-11 dla przejazdu rowerowego.
- Przewidziano ponadto oznakowanie przystanków autobusowych w miejscach w których tego oznakowania brakowało znakami D-15 jednostronnymi.
- Oznakowanie niebezpiecznych skrzyżowań liniami poziomymi wyznaczającymi miejsce zatrzymania celem ustąpienia pierwszeństwa oraz liniami obustronnie nieprzekraczalnymi P-4.

Projektowana przebudowa wymusza również korektę istniejącego oznakowania polegającą na usunięciu wybranych znaków które po wykonaniu przebudowy przestaną pełnić swoją funkcję, a także na przestawieniu części istniejących znaków tak aby po przestawieniu nie kolidowały z nowym układem drogowym.

Wszystkie znaki które będą stały w skrajni ścieżki rowerowej należy przestawić poza skrajnie, tak aby spełniały warunki techniczne dla znaków drogowych i nie powodowało zagrożenia dla rowerzystów oraz innych użytkowników drogi. Również istniejące znaki stojące zbyt blisko projektowanych należy przestawić tak aby zachowana była minimalna odległość między znakami wynosząca: 20 m. na odcinkach drogi o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h, 10 m na pozostałych odcinkach drogi.

5. Docelowa organizacja ruchu

5.1. Opis projektowanej docelowej organizacji ruchu

Po zrealizowaniu inwestycji zachodni konieczność wprowadzenia zmian i uzupełnienia oznakowania na rozpatrywanym odcinku drogi.

➤ Oznakowanie pionowe

Istniejące oznakowanie należy uzupełnić o nowe znaki, które przedstawiono w tabelce: Wykaz projektowanego oznakowania pionowego.

➤ Oznakowanie poziome

Istniejące oznakowanie poziome zostanie uzupełnione. Powstaną nowe przejścia dla pieszych, które należy oznaczyć linią P-10. Należy również oznaczyć skrzyżowanie z DW 821. Nowe oznakowanie poziome przedstawiono w tabelce: Wykaz projektowanego oznakowania poziomego.

➤ Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Wprowadzono nowe UBR, według tabelki: Wykaz projektowanych urządzeń bezpieczeństwa ruchu.

Nowe położenie znaków pionowych, poziomych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu powinno spełniać wymagania zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków oraz sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220 poz. 2181).

Uwaga: Wszystkie istniejące znaki należy wymienić na nowe.

Nowe oznakowanie ze względu na grubość użytego materiału projektuje się jako oznakowanie grubowarstwowe. Materiałem do znakowania grubowarstwowego powinna być masa termoplastyczna nakładana warstwą grubości 3,0 mm. Dla uzyskania odblaskowości należy stosować mikrokulki szklane lub ceramiczne o współczynniku załamania światła powyżej 1,5.

Dla właściwego spełnienia swojej funkcji, oznakowanie poziome powinno być w całym okresie eksploatacji dobrze widoczne dla użytkowników drogi w różnych warunkach atmosferycznych. Dotyczy to zarówno trwałości oznakowania jak i jego odblaskowości. Znaki poziome powinny odpowiadać następującym podstawowym parametrom:

- powinny mieć barwę białą
- mieć szorstkość zbliżoną do szorstkości nawierzchni, na której są umieszczane
- nie wystawać ponad powierzchnię ponad 6 mm (dla oznakowań grubowarstwowch)
- mieć równe („ostre”) krawędzie wyróżniające znak od tła (jezdni)
- być odporne na ścieranie i zabrudzenie
- posiadać wymagane właściwości odblaskowe.

5.2. Warunki techniczne umieszczania znaków pionowych

Znaki drogowe pionowe na drodze projektuje się z grupy wielkości – znaków średnich (S).

Na lica znaków należy stosować folie odblaskowe **typu 1**, z wyjątkiem znaków A-7, B-2, B-20, D-6, D-6a, D-6b- dla tych znaków obowiązuje stosowanie folii odblaskowych **typu 2**.

Słupki do znaków z rury stalowej ocynkowanej o średnicy $\varnothing 60$ mm.

Znaki w przekroju szlaku drogi należy umieszczać tak, aby odległość znaku od krawędzi korony drogi była nie mniejsza niż 0,50m. W przypadku przekroju ulicznego odległość znaku od krawędzi korony drogi powinna znajdować się w granicach od 0,5 do 2m, przy czym nie dopuszcza się umieszczania znaków na ścieżce rowerowej. Dopuszczalne jest umieszczenie znaków na chodniku tak aby krawędź znaku bliższa krawędzi jezdni, była oddalona od niej maksymalnie o 2 metry.

Wysokość umieszczania znaków (dolnej krawędzi lub najniżej położonego punktu) wynosi min.:

- 2,20m- w przypadku, gdy znak usytuowany jest na chodniku,
- 2,0 m- w przypadku, gdy znak usytuowany jest na poboczu.

Dla zapewnienia dobrej postrzegalności i rozpoznawalności oznakowania pionowego, co ma bezpośredni wpływ na zapewnienie bezpiecznych warunków ruchu, niezbędne jest stosowanie znaków o właściwej, znormalizowanej symbolice, zgodnej z obowiązującymi przepisami oraz ich właściwe ustawienie i utrzymanie.

Barwy znaków, tablic, tabliczek i urządzeń bezpieczeństwa ruchu powinny odpowiadać wzorom barw wg 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. nr 220 z 2003r., poz. 2181)

Odwrotna strona tarczy znaku i tabliczki, jeśli nie jest wykorzystana do umieszczenia znaku dla jadących z przeciwnego kierunku, powinna mieć barwę szarą i nie wolno na niej umieszczać jakichkolwiek napisów, rysunków, itp.

Wszystkie konstrukcje wsporcze znaków (słupki do znaków oraz konstrukcje projektowane indywidualnie) powinny mieć barwę szarą.

Symbole na znakach (ich wielkość, kształt oraz rozmieszczenie na tarczy znaku) powinny odpowiadać wymaganiom wg 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. nr 220 z 2003r., poz. 2181).

Wszelkie napisy na znakach, tabliczkach do znaków oraz na tablicach umieszczonych dla potrzeb ruchu drogowego wykonuje się literami i cyframi odpowiadającymi wzorom wg 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. nr 220 z 2003r., poz. 2181).

Znaki należy umieszczać zgodnie z lokalizacją podaną na planie sytuacyjnym niniejszego projektu, przy uwzględnieniu warunków zapewniających ich prawidłową widoczność i możliwość prawidłowego ich odczytania przez użytkowników drogi, tj.: obecność obiektów budowlanych, drzew, krzewów, urządzeń w pasie drogowym, itp. mogących wpływać na zasłanianie znaków.

Znaki umocowuje się na konstrukcjach wsporczych, tj. słupkach do znaków (metalowych o przekroju okrągłym) lub indywidualnych konstrukcjach. Nie dopuszcza się stosowania słupków betonowych.

Dopuszcza się (w uzasadnionych przypadkach) wykorzystanie - do bezpośredniego mocowania znaków lub do mocowania konstrukcji podtrzymującej znaki - latarni, słupów trakcyjnych, masztów sygnalizatorów oraz ścian budynków i konstrukcji inżynierskich.

Na jednym wsporniku umieszcza się jeden znak. Następny znak powinien być umieszczony za poprzedzającym w odległości, co najmniej:

- 50 m - przy dopuszczalnej prędkości powyżej 90 km/h,
- 20 m - przy dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h,
- 10 m na pozostałych drogach

W przypadkach konieczności zastosowania dwóch znaków na jednym słupku, ze względu na warunki lokalne, zagęszczenie oznakowania, itp., dopuszcza się takie ich umieszczenie w układzie poziomym lub pionowym pod następującymi warunkami:

- łączyć można tylko znaki ostrzegawcze, zakazu, nakazu i informacyjne (wg. opisów szczegółowych)
- w układzie pionowym znak podający ważniejszą treść umieszcza się wyżej, a w układzie poziomym bliżej jezdni

Tarcze znaków pionowych powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie to powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni (znaki odblaskowe).

Znaki i urządzenia bezpieczeństwa ruchu, dla zapewnienia odpowiednio szybkiego ich spostrzeżenia i odczytania oraz umożliwienia podjęcia właściwej reakcji, powinny być widoczne dla kierujących pojazdami w każdych warunkach atmosferycznych, zarówno w dzień jak i w nocy.

Tabliczki do znaków powinny mieć rodzaj powierzchni czołowej taki sam jak znaki, pod którymi są umieszczone.

5.3. Termin wprowadzenia organizacji

Przewidywanym terminem wprowadzenia stałej organizacji ruchu na odcinku objętym opracowaniem jest IV kwartał 2020 roku

Ziółków, 10.03.2020

Opracował:

Mgr inż. Ewa Próchniak

II. Wykaz oznakowania pionowego

| RYSUNEK nr 2.1. | | | | |
|-------------------------------------|---------|---|--------------|-----------------------|
| OZNAKOWANIE PIONOWE | | | | |
| Lp. | Znak | Treść | Ilość [szt.] | UWAGI |
| 1 | A-1 | niebezpieczny zakręt w prawo | 1 | istniejący do wymiany |
| 2 | A-6c | skrzyżowanie z drogą podporządkowaną występującą z lewej strony | 1 | istniejący do wymiany |
| 3 | A-7 | ustęp pierwszeństwa przejazdu | 1 | projektowany |
| 4 | A-7 | ustęp pierwszeństwa przejazdu | 1 | istniejący do wymiany |
| 5 | B-33 | ograniczenie prędkości do 50 | 1 | projektowany |
| 6 | B-33 | ograniczenie prędkości do 50 | 1 | do likwidacji |
| 7 | B-34 | koniec ograniczenia prędkości do 50 | 1 | projektowany |
| 8 | B-34 | koniec ograniczenia prędkości do 50 | 1 | do likwidacji |
| 9 | C-13 | droga dla rowerów | 1 | projektowany |
| 10 | C-13/16 | droga dla pieszych i rowerów | 5 | projektowany |
| 11 | D-6a | przejazd dla rowerzystów | 4 | projektowany |
| 12 | D-42 | obszar zabudowany | 1 | istniejący do wymiany |
| 13 | D-43 | koniec obszaru zabudowanego | 1 | istniejący do wymiany |
| 14 | E-17a | miejsowość "Lubartów" | 1 | istniejący do wymiany |
| 15 | E-18a | koniec miejscowości "Lubartów" | 1 | istniejący do wymiany |
| Suma znaków do likwidacji | | | 2 | |
| Suma znaków projektowanych | | | 13 | |
| Suma znaków istniejących do wymiany | | | 7 | |
| Suma znaków na arkuszu | | | 20 | |

| RYSUNEK nr 2.2. | | | | |
|---------------------|------|---|--------------|-----------------------|
| OZNAKOWANIE PIONOWE | | | | |
| Lp. | Znak | Treść | Ilość [szt.] | UWAGI |
| 1 | A-1 | niebezpieczny zakręt w prawo | 1 | istniejący do wymiany |
| 2 | A-6b | skrzyżowanie z drogą podporządkowaną występującą z prawej strony | 1 | do likwidacji |
| 3 | A-6b | skrzyżowanie z drogą podporządkowaną występującą z prawej strony | 1 | istniejący do wymiany |
| 4 | A-6c | skrzyżowanie z drogą podporządkowaną występującą z lewej strony | 1 | do likwidacji |
| 5 | A-6c | skrzyżowanie z drogą podporządkowaną występującą z lewej strony | 1 | projektowany |
| 6 | A-7 | ustęp pierwszeństwa przejazdu | 2 | projektowany |
| 7 | A-7 | ustęp pierwszeństwa przejazdu | 1 | istniejący do wymiany |
| 8 | A-32 | oschronienie jezdni | 2 | istniejący do wymiany |
| 9 | B-18 | zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej większej niż określono na znaku 12t | 2 | do likwidacji |
| 10 | B-18 | zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej większej niż określono na znaku 8t | 1 | istniejący do wymiany |
| 11 | B-33 | ograniczenie prędkości do 40 | 1 | projektowany |

| | | | | |
|-------------------------------------|---------|---|----|-----------------------|
| 12 | B-33 | ograniczenie prędkości do 40 | 1 | do likwidacji |
| 13 | B-33 | ograniczenie prędkości do 50 | 1 | istniejący do wymiany |
| 14 | C-13/16 | droga dla pieszych i rowerów | 7 | projektowany |
| 15 | D-1 | droga z pierwszeństwem | 2 | projektowany |
| 16 | D-6 | przejście dla pieszych | 6 | projektowany |
| 17 | D-6b | przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów | 2 | projektowany |
| 18 | D-15 | przystanek autobusowy | 2 | projektowany |
| 19 | D-42 | obszar zabudowany | 1 | do likwidacji |
| 20 | D-42 | obszar zabudowany | 1 | projektowany |
| 21 | D-43 | koniec obszaru zabudowanego | 1 | istniejący do wymiany |
| 22 | E-2a | drogowskaz tablicowy umieszczany obok jezdni | 1 | projektowany |
| 23 | E-2a | drogowskaz tablicowy umieszczany obok jezdni | 2 | istniejący do wymiany |
| 24 | E-17a | miejsowość "Chlewiska" | 1 | do likwidacji |
| 25 | E-17a | miejsowość "Chlewiska" | 1 | projektowany |
| 26 | E-18a | koniec miejscowości "Chlewiska" | 1 | istniejący do wymiany |
| 27 | F-6 | znak uprzedzający umieszczany przed skrzyżowaniem | 1 | projektowany |
| 28 | T-6a | rzeczywisty przebieg drogi z pierwszeństwem przez skrzyżowanie (umieszcza się na drodze z pierwszeństwem) | 2 | projektowany |
| 29 | T-6c | rzeczywisty przebieg drogi z pierwszeństwem przez skrzyżowanie (umieszcza się na drodze podporządkowanej) | 2 | projektowany |
| 30 | T | tabliczka "nie dotyczy autobusów i zaopatrzenia" | 1 | istniejący do wymiany |
| Suma znaków do likwidacji | | | 7 | |
| Suma znaków projektowanych | | | 31 | |
| Suma znaków istniejących do wymiany | | | 12 | |
| Suma znaków na arkuszu | | | 43 | |

RYSUNEK nr 02.3.

OZNAKOWANIE PIONOWE

| Lp. | Znak | Treść | Ilość [szt.] | UWAGI |
|-----|------|--|--------------|-----------------------|
| 1 | A-1 | niebezpieczny zakręt w prawo | 1 | projektowany |
| 2 | A-2 | niebezpieczny zakręt w lewo | 1 | projektowany |
| 3 | A-4 | dwa niebezpieczne zakręty, pierwszy w lewo | 1 | do likwidacji |
| 4 | A-4 | dwa niebezpieczne zakręty, pierwszy w lewo | 1 | projektowany |
| 5 | A-17 | dzieci | 1 | istniejący do wymiany |
| 6 | D-1 | droga z pierwszeństwem | 2 | projektowany |
| 7 | D-6 | przejście dla pieszych | 4 | do likwidacji |
| 8 | D-6 | przejście dla pieszych | 2 | projektowany |
| 9 | D-15 | przystanek autobusowy | 2 | projektowany |
| 10 | T-4 | liczba zakrętów "3" | 1 | projektowany |

| | | | | |
|-------------------------------------|------|--|----|---------------|
| 11 | T-4 | liczba zakrętów "5" | 1 | do likwidacji |
| 12 | T-27 | przejście dla pieszych jest szczególnie uczęszczane przez dzieci | 2 | do likwidacji |
| Suma znaków do likwidacji | | | 8 | |
| Suma znaków projektowanych | | | 10 | |
| Suma znaków istniejących do wymiany | | | 1 | |
| Suma znaków na arkuszu | | | 11 | |

| RYSUNEK nr 2.4. | | | | |
|-------------------------------------|-------|---------------------------------|--------------|-----------------------|
| OZNAKOWANIE PIONOWE | | | | |
| Lp. | Znak | Treść | Ilość [szt.] | UWAGI |
| 1 | B-33 | ograniczenie prędkości do 40 | 1 | istniejący do wymiany |
| 2 | D-42 | obszar zabudowany | 1 | istniejący do wymiany |
| 3 | D-43 | koniec obszaru zabudowanego | 1 | istniejący do wymiany |
| 4 | E-17a | miejsowość "Chlewiska" | 1 | istniejący do wymiany |
| 5 | E-18a | koniec miejscowości "Chlewiska" | 1 | istniejący do wymiany |
| Suma znaków do likwidacji | | | 0 | |
| Suma znaków projektowanych | | | 0 | |
| Suma znaków istniejących do wymiany | | | 5 | |
| Suma znaków na arkuszu | | | 5 | |

| RYSUNEK nr 2.5. | | | | |
|-------------------------------------|------|--|--------------|---------------|
| OZNAKOWANIE PIONOWE | | | | |
| Lp. | Znak | Treść | Ilość [szt.] | UWAGI |
| 1 | A-1 | niebezpieczny zakręt w prawo | 1 | projektowany |
| 2 | A-4 | dwa niebezpieczne zakręty, pierwszy w lewo | 1 | projektowany |
| 3 | D-15 | przystanek autobusowy | 1 | do likwidacji |
| 4 | D-15 | przystanek autobusowy | 2 | projektowany |
| 5 | T-4 | liczba zakrętów "3" | 1 | projektowany |
| Suma znaków do likwidacji | | | 1 | |
| Suma znaków projektowanych | | | 5 | |
| Suma znaków istniejących do wymiany | | | 0 | |
| Suma znaków na arkuszu | | | 5 | |

| RYSUNEK nr 2.6. | | | | |
|---------------------|------|-----------------------------------|--------------|-----------------------|
| OZNAKOWANIE PIONOWE | | | | |
| Lp. | Znak | Treść | Ilość [szt.] | UWAGI |
| 1 | A-2 | niebezpieczny zakręt w lewo | 1 | projektowany |
| 2 | A-7 | ustęp pierwszeństwa przejazdu | 2 | projektowany |
| 3 | A-17 | dzieci | 2 | istniejący do wymiany |
| 4 | A-30 | inne niebezpieczeństwo | 1 | do likwidacji |
| 5 | B-2 | zakaz wjazdu wszelkich pojazdów | 1 | istniejący do wymiany |
| 6 | B-20 | bezwzględny nakaz zatrzymania się | 2 | istniejący do wymiany |
| 7 | B-33 | ograniczenie prędkości do 40 | 1 | istniejący do wymiany |

| | | | | |
|-------------------------------------|-------|---|----|-----------------------|
| 8 | C-10 | nakaz jazdy z lewej strony znaku | 1 | istniejący do wymiany |
| 9 | C-11 | nakaz jazdy z prawej lub lewej strony znaku | 1 | istniejący do wymiany |
| 10 | D-1 | droga z pierwszeństwem | 2 | do likwidacji |
| 11 | D-1 | droga z pierwszeństwem | 4 | projektowany |
| 12 | D-6 | przejście dla pieszych | 6 | projektowany |
| 13 | D-15 | przystanek autobusowy | 1 | projektowany |
| 14 | D-15 | przystanek autobusowy | 1 | istniejący do wymiany |
| 15 | D-42 | obszar zabudowany | 1 | istniejący do wymiany |
| 16 | D-43 | koniec obszaru zabudowanego | 1 | istniejący do wymiany |
| 17 | E-17a | miejsowość "Pałecznicza" | 1 | istniejący do wymiany |
| 18 | E-18a | koniec miejscowości "Pałecznicza" | 1 | istniejący do wymiany |
| 19 | T-6a | rzeczywisty przebieg drogi z pierwszeństwem przez skrzyżowanie (umieszcza się na drodze z pierwszeństwem) | 2 | projektowany |
| 20 | T-6c | rzeczywisty przebieg drogi z pierwszeństwem przez skrzyżowanie (umieszcza się na drodze podporządkowanej) | 2 | projektowany |
| 21 | T | tabliczka "Piesi" | 1 | do likwidacji |
| Suma znaków do likwidacji | | | 4 | |
| Suma znaków projektowanych | | | 18 | |
| Suma znaków istniejących do wymiany | | | 13 | |
| Suma znaków na arkuszu | | | 31 | |

RYSUNEK nr 2.7.

OZNAKOWANIE PIONOWE

| Lp. | Znak | Treść | Ilość [szt.] | UWAGI |
|-------------------------------------|------|---|--------------|-----------------------|
| 1 | A-7 | ustęp pierwszeństwa przejazdu | 2 | istniejący do wymiany |
| 2 | A-30 | inne niebezpieczeństwo | 1 | do likwidacji |
| 3 | D-1 | droga z pierwszeństwem | 2 | projektowany |
| 4 | D-6 | przejście dla pieszych | 6 | projektowany |
| 5 | D-15 | przystanek autobusowy | 2 | projektowany |
| 6 | T-6a | rzeczywisty przebieg drogi z pierwszeństwem przez skrzyżowanie (umieszcza się na drodze z pierwszeństwem) | 2 | projektowany |
| 7 | T-6c | rzeczywisty przebieg drogi z pierwszeństwem przez skrzyżowanie (umieszcza się na drodze podporządkowanej) | 2 | projektowany |
| 8 | T | tabliczka "Piesi" | 1 | do likwidacji |
| Suma znaków do likwidacji | | | 2 | |
| Suma znaków projektowanych | | | 14 | |
| Suma znaków istniejących do wymiany | | | 2 | |
| Suma znaków na arkuszu | | | 16 | |

| RYSUNEK nr 2.8. | | | | |
|-------------------------------------|-------|---|--------------|-----------------------|
| OZNAKOWANIE PIONOWE | | | | |
| Lp. | Znak | Treść | Ilość [szt.] | UWAGI |
| 1 | A-11 | nierówna droga | 1 | do likwidacji |
| 2 | B-33 | ograniczenie prędkości do 40 | 1 | istniejący do wymiany |
| 3 | D-42 | obszar zabudowany | 1 | istniejący do wymiany |
| 4 | D-43 | koniec obszaru zabudowanego | 1 | istniejący do wymiany |
| 5 | E-17a | miejsowość "Pałecznicza" | 1 | istniejący do wymiany |
| 6 | E-18a | koniec miejscowości "Pałecznicza" | 1 | istniejący do wymiany |
| 7 | T-2 | długość odcinka drogi, na którym powtarza się lub występuje niebezpieczeństwo "2km" | 1 | do likwidacji |
| Suma znaków do likwidacji | | | 2 | |
| Suma znaków projektowanych | | | 0 | |
| Suma znaków istniejących do wymiany | | | 5 | |
| Suma znaków na arkuszu | | | 5 | |

| RYSUNEK nr 2.9. | | | | |
|-------------------------------------|------|------------------------------|--------------|--------------|
| OZNAKOWANIE PIONOWE | | | | |
| Lp. | Znak | Treść | Ilość [szt.] | UWAGI |
| 1 | A-1 | niebezpieczny zakręt w prawo | 1 | projektowany |
| Suma znaków do likwidacji | | | 0 | |
| Suma znaków projektowanych | | | 1 | |
| Suma znaków istniejących do wymiany | | | 0 | |
| Suma znaków na arkuszu | | | 1 | |

| RYSUNEK nr 2.10. | | | | |
|---------------------|------|---|--------------|-----------------------------|
| OZNAKOWANIE PIONOWE | | | | |
| Lp. | Znak | Treść | Ilość [szt.] | UWAGI |
| 1 | A-2 | niebezpieczny zakręt w lewo | 1 | projektowany |
| 2 | A-7 | ustęp pierwszeństwa przejazdu | 2 | istniejący do wymiany |
| 3 | A-7 | ustęp pierwszeństwa przejazdu | 1 | projektowany |
| 4 | A-11 | nierówna droga | 1 | do likwidacji |
| 5 | B-18 | zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej większej niż określono na znaku ... | 1 | istniejący do wymiany |
| 6 | B-33 | ograniczenie prędkości do ... | 1 | istniejący do wymiany |
| 7 | C-9 | nakaz jazdy z prawej strony znaku | 2 | projektowany |
| 8 | D-1 | droga z pierwszeństwem | 1 | projektowany |
| 9 | D-1 | droga z pierwszeństwem | 2 | istniejący do pozostawienia |
| 10 | D-6 | przejście dla pieszych | 2 | projektowany |
| 11 | D-15 | przystanek autobusowy | 2 | projektowany |
| 12 | D-15 | przystanek autobusowy | 1 | do likwidacji |
| 13 | D-42 | obszar zabudowany | 1 | do likwidacji |
| 14 | D-42 | obszar zabudowany | 1 | projektowany |

| | | | | |
|-------------------------------------|-------|---|----|-----------------------|
| 15 | D-43 | koniec obszaru zabudowanego | 1 | do likwidacji |
| 16 | D-43 | koniec obszaru zabudowanego | 1 | projektowany |
| 17 | E-2a | drogowskaz tablicowy umieszczany obok jezdni | 1 | istniejący do wymiany |
| 18 | E-17a | miejsowość "Kolonia Tarło" | 1 | projektowany |
| 19 | E-18a | koniec miejscowości "Kolonia Tarło" | 1 | projektowany |
| 20 | T-1 | odległość znaku ostrzegawczego od miejsca niebezpiecznego "50m" | 1 | projektowany |
| 21 | T | tabliczka "nie dotyczy autobusów i zaopatrzenia" | 1 | istniejący do wymiany |
| Suma znaków do likwidacji | | | 4 | |
| Suma znaków projektowanych | | | 14 | |
| Suma znaków istniejących do wymiany | | | 8 | |
| Suma znaków na arkuszu | | | 22 | |

| RYSUNEK nr 2.1. | | | | |
|---------------------------------|------|---|-------------|-------------------------|
| OZNAKOWANIE POZIOME | | | | |
| Lp. | Znak | Treść | Ilość [m] | Ilość [m ²] |
| 1 | P-11 | przejazd dla rowerzystów | 44,1 | 22,05 |
| 2 | P-23 | symbol roweru | 4 szt | 2,65 |
| Suma oznakowania projektowanego | | | 44,1 | 24,70 |
| RYSUNEK nr 2.2. | | | | |
| OZNAKOWANIE POZIOME | | | | |
| Lp. | Znak | Treść | Ilość [m] | Ilość [m ²] |
| 1 | P-10 | przejście dla pieszych | - | 64,00 |
| 2 | P-11 | przejazd dla rowerzystów | 32 | 16 |
| 3 | P-17 | linia przystankowa | 60 | 6,84 |
| 4 | 4 | symbol roweru | 4 szt. | 2,65 |
| Suma oznakowania projektowanego | | | 92 | 89,49 |
| RYSUNEK nr 2.3. | | | | |
| OZNAKOWANIE POZIOME | | | | |
| Lp. | Znak | Treść | Ilość [m] | Ilość [m ²] |
| 1 | P-10 | przejście dla pieszych | - | 12,00 |
| 2 | P-17 | linia przystankowa | 60 | 6,84 |
| Suma oznakowania projektowanego | | | 60 | 18,84 |
| RYSUNEK nr 2.4. | | | | |
| OZNAKOWANIE POZIOME | | | | |
| Lp. | Znak | Treść | Ilość [m] | Ilość [m ²] |
| Suma oznakowania projektowanego | | | 0 | 0,00 |
| RYSUNEK nr 2.5. | | | | |
| OZNAKOWANIE POZIOME | | | | |
| Lp. | Znak | Treść | Ilość [m] | Ilość [m ²] |
| 1 | P-17 | linia przystankowa | 60 | 6,84 |
| Suma oznakowania projektowanego | | | 60 | 6,84 |
| RYSUNEK nr 2.6. | | | | |
| OZNAKOWANIE POZIOME | | | | |
| Lp. | Znak | Treść | Ilość [m] | Ilość [m ²] |
| 1 | P-4 | linia podwójna ciągła | 29,6 | 7,10 |
| 2 | P-10 | przejście dla pieszych | - | 37,00 |
| 3 | P-12 | linia bezwzględnego zatrzymania | 18 | 9,00 |
| 4 | P-13 | linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów | - | 3,68 |
| 5 | P-17 | linia przystankowa | 30 | 3,42 |
| Suma oznakowania projektowanego | | | 77,6 | 60,20 |
| RYSUNEK nr 2.7. | | | | |
| OZNAKOWANIE POZIOME | | | | |
| Lp. | Znak | Treść | Ilość | Ilość |

| | | | [m] | [m ²] |
|---------------------------------|------|---|-----------|-------------------|
| 1 | P-4 | linia podwójna ciągła | 5 | 1,20 |
| 2 | P-7a | linia krawędziowa- przerywana szeroka | 8 | 0,96 |
| 3 | P-10 | przejście dla pieszych | - | 34,00 |
| 4 | P-13 | linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów | - | 2,10 |
| 5 | P-17 | linia przystankowa | 60 | 6,84 |
| Suma oznakowania projektowanego | | | 73 | 45,10 |

RYSUNEK nr 2.8.

OZNAKOWANIE POZIOME

| Lp. | Znak | Treść | Ilość [m] | Ilość [m ²] |
|---------------------------------|------|-------|-----------|-------------------------|
| Suma oznakowania projektowanego | | | 0 | 0,00 |

RYSUNEK nr 2.9.

OZNAKOWANIE POZIOME

| Lp. | Znak | Treść | Ilość [m] | Ilość [m ²] |
|---------------------------------|------|-------|-----------|-------------------------|
| Suma oznakowania projektowanego | | | 0 | 0,00 |

RYSUNEK nr 2.10.

OZNAKOWANIE POZIOME

| Lp. | Znak | Treść | Ilość [m] | Ilość [m ²] |
|---------------------------------|------|---|-------------|-------------------------|
| | P-7a | linia krawędziowa- przerywana szeroka | 15,5 | 1,86 |
| | P-10 | przejście dla pieszych | - | 10,00 |
| | P-13 | linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów | 15 | 3,94 |
| | P-17 | linia przystankowa | 60 | 6,84 |
| Suma oznakowania projektowanego | | | 90,5 | 22,64 |

IV. Wykaz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego

| RYSUNEK nr 2.1. | | | | |
|--|---------------------|--|----------------|------------------|
| URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO | | | | |
| Lp. | Znak | Treść | Ilość [m] | |
| 1 | U-12a | bariera | 992 | |
| Suma oznakowania projektowanego | | | 992 | |
| RYSUNEK nr 2.2. | | | | |
| URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO | | | | |
| Lp. | Znak | Treść | Ilość [szt./m] | Uwagi |
| 1 | U-9a | tablica do oznaczania ograniczeń skrajni drogi | 1 szt | istn. do wymiany |
| 2 | U-9b | tablica do oznaczania ograniczeń skrajni drogi | 1 szt | istn. do wymiany |
| 3 | U-12a | bariera | 102 | |
| 4 | U-14a | bariera ochronna H1W2 | 30 | |
| Suma oznakowania projektowanego | | | 132 | |
| RYSUNEK nr 2.3. | | | | |
| URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO | | | | |
| Lp. | Znak | Treść | Ilość [m] | |
| 6. | U-12a | bariera | 12 | |
| Suma oznakowania projektowanego | | | 12 | |
| RYSUNEK nr 2.4. | | | | |
| URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO | | | | |
| Lp. | Znak | Treść | Ilość [m] | |
| Suma oznakowania projektowanego | | | 0 | |
| RYSUNEK nr 2.5. | | | | |
| URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO | | | | |
| Lp. | Znak | Treść | Ilość [m] | |
| 1 | U-12a | bariera | 20 | |
| Suma oznakowania projektowanego | | | 20 | |
| RYSUNEK nr 2.6. | | | | |
| URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO | | | | |
| Lp. | Znak | Treść | Ilość [szt./m] | Uwagi |
| 1 | U-12a U-7 U-8 | bariera | 67,5 | |
| 2 | U-18a | lustro drogowe | 1szt | istn. do wymiany |
| Suma oznakowania projektowanego | | | 67,5 | |
| RYSUNEK nr 2.7. | | | | |
| URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO | | | | |
| Lp. | Znak | Treść | Ilość [szt./m] | Uwagi |
| 1 | U-12a | bariera | 12 | |
| 2 | U-3c | tablica prowadząca ciągła w prawo | 3 | istn. do wymiany |
| 3 | U-3d | tablica prowadząca ciągła w lewo | 1,8 | |
| 4 | U-9b | tablica do oznaczania ograniczeń skrajni | 1 szt. | istn. do wymiany |
| Suma oznakowania projektowanego | | | 16,8 | |
| RYSUNEK nr 2.8. | | | | |
| URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO | | | | |

| Lp. | Znak | Treść | Ilość [m] |
|---------------------------------|-------|---------|-----------|
| 1. | U-12a | bariera | 66 |
| | U-7 | | |
| | U-8 | | |
| Suma oznakowania projektowanego | | | 66 |

RYSUNEK nr 2.9.

URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

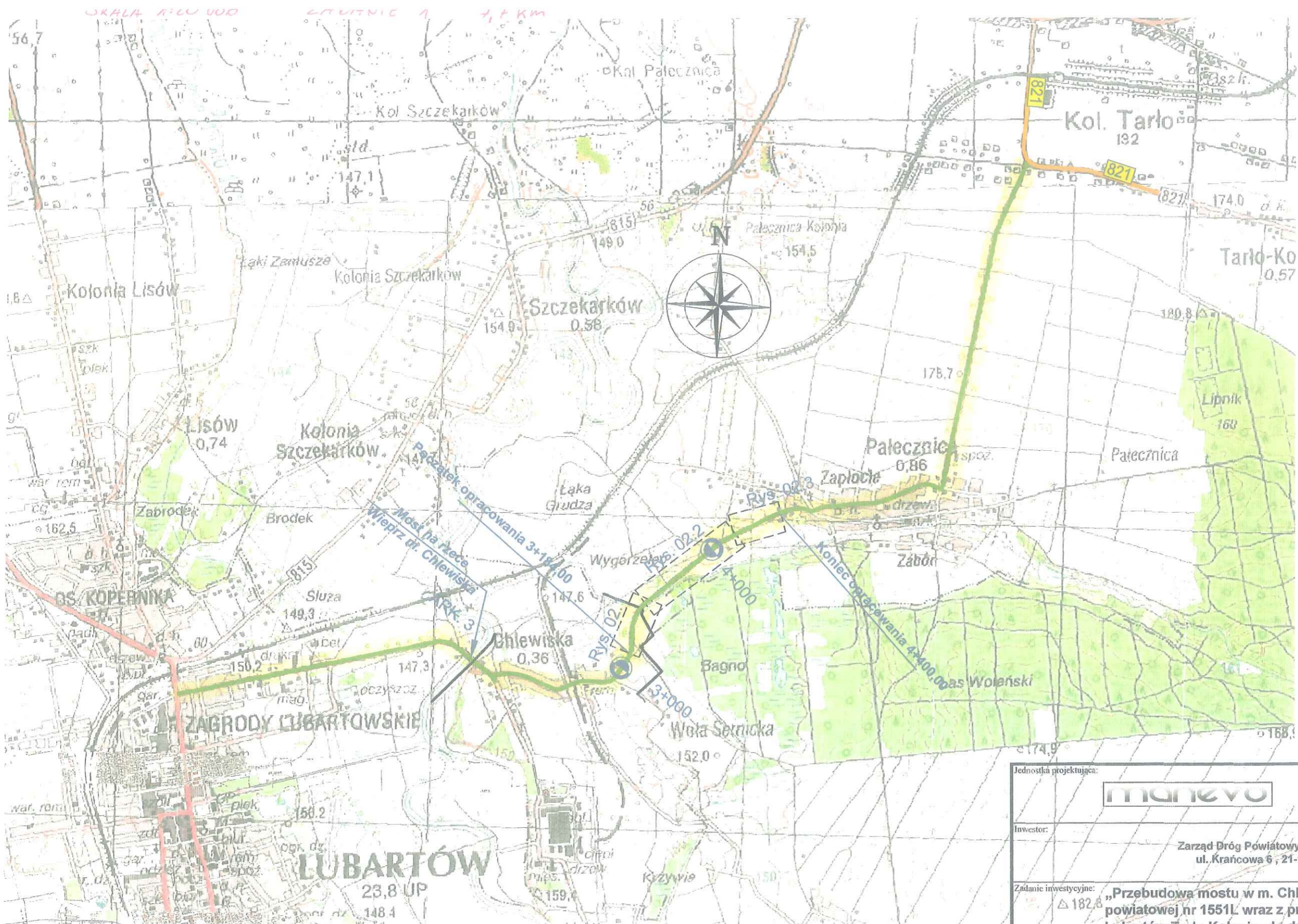
| Lp. | Znak | Treść | Ilość [szt.] |
|---------------------------------|------|-------|--------------|
| Suma oznakowania projektowanego | | | 0 |

RYSUNEK nr 2.10.

URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

| Lp. | Znak | Treść | Ilość [szt./m] | Uwagi |
|---------------------------------|------|-----------------------------------|----------------|---|
| | U-3c | tablica prowadząca ciągła w prawo | 3 | istn. ubrd na DW 821 do pozostawienia |
| | U-3d | tablica prowadząca ciągła w lewo | 3 | |
| 1. | U-5b | słupek przeszkodowy | 2szt. | |
| Suma oznakowania projektowanego | | | 6 | |

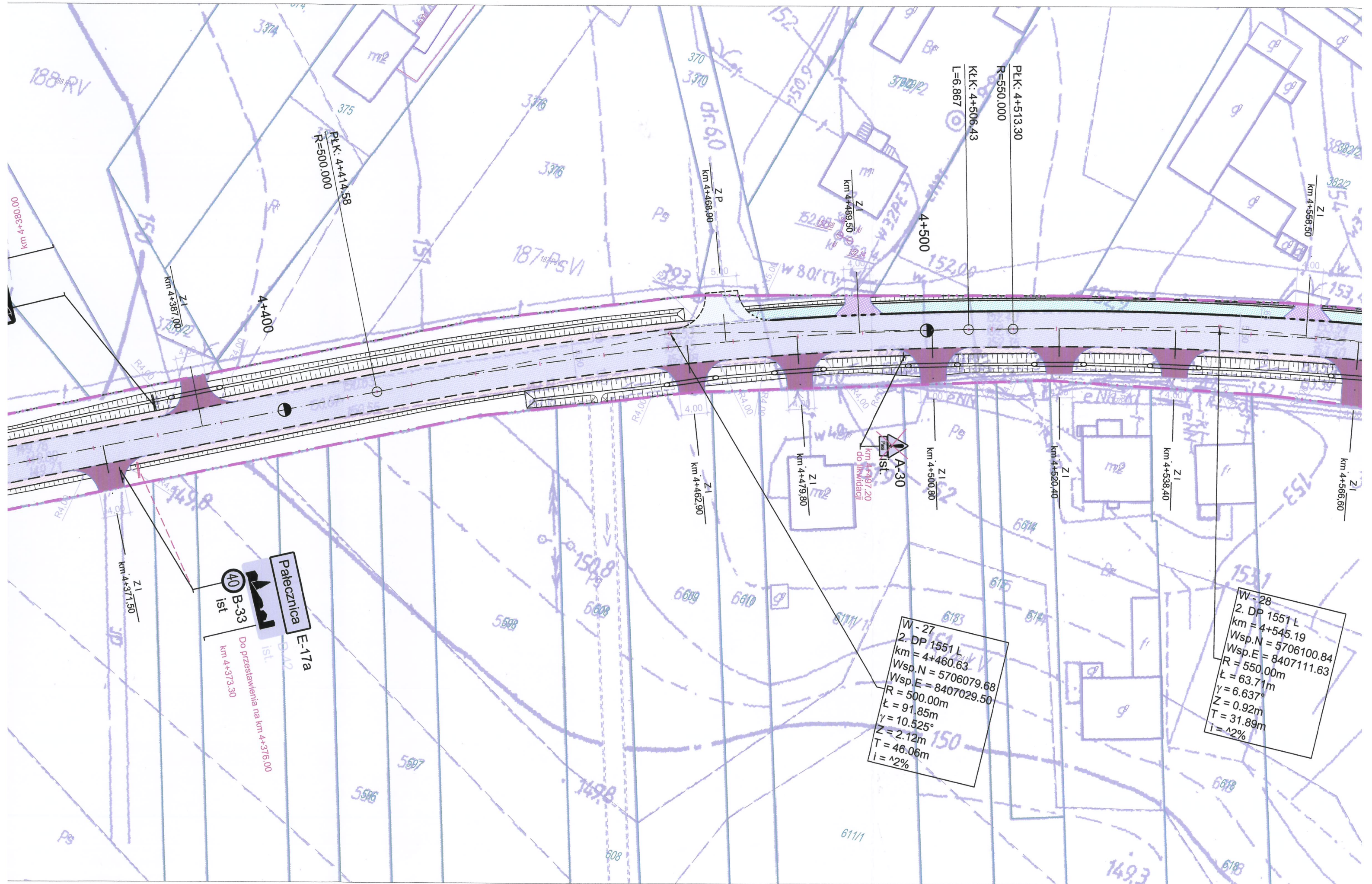
V. CZĘŚĆ RYSUNKOWA



LEGENDA

- droga powiatowa
- droga wojewódzka
- - - granica gmin

| | | | |
|-------------------------|---|---|------------|
| Jednostka projektująca: | | MANEVO MANEVO Marek Łukowski 21-077 Spiczyn, Ziółków 88 | |
| Inwestor: | | Zarząd Dróg Powiatowych w Lubartowie ul. Krańcowa 6, 21-100 Lubartów | |
| Zadanie inwestycyjne: | | „Przebudowa mostu w m. Chlewiska w ciągu drogi powiatowej nr 1551L wraz z przebudową drogi na odcinku Lubartów-Tarło Kolonia- do drogi woj. nr 821” | |
| Stadium: | PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU | Branża: | DROGOWA |
| Adres inwestycji: | gm. Lubartów, gm. Niedźwiada; powiat lubartowski; woj. lubelskie | Data: | III.2016 |
| Nazwa rysunku: | PLAN ORIENTACYJNY | Skala: | 1:25 000 |
| Projektant: | mgr inż. Ewa Próchniak | Nr rysunku: | 01. |
| | Numer uprawnień | Specjalność | Podpis |
| | LUB/0018/PBD/15 | Drogowa | |



188 RV

PK: 4+414.58
R=500.000

PK: 4+513.30
R=550.000
KLK: 4+506.43
L=6.867

4+400

4+500

Palecznica
E-17a
B-33
40
ist
Do przestawienia na km 4+376.00
km 4+373.30

W - 27
2. DP 1551 L
km = 4+460.63
Wsp.N = 5706079.68
Wsp.E = 8407029.50
R = 500.00m
ł = 91.85m
γ = 10.525°
Z = 2.12m
T = 46.06m
i = ^2%

W - 28
2. DP 1551 L
km = 4+545.19
Wsp.N = 5706100.84
Wsp.E = 8407111.63
R = 550.00m
ł = 63.71m
γ = 6.637°
Z = 0.92m
T = 31.89m
i = ^2%

km 4+380.00

km 4+387.00

km 4+371.50

ZP
km 4+468.90

Z1
km 4+489.50

Z1
km 4+462.90

Z1
km 4+479.80

Z1
km 4+500.80

Z1
km 4+520.40

Z1
km 4+538.40

Z1
km 4+566.60

Z1
km 4+568.50

370

376

376

187 RSV

Dr: 6.0

6.05

152.00

382/2

382/2

153

153

153/1

150

150.8

149.8

149.3

608

611/1

66/8

618

614

614

615

613

614

6609

6610

6608

5608

5607

5606

374

375

370

370

370/2

382/2

153

153

153

153

153

153

153

153

m2

Bf

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

Ps

152.00

152.00

152.00

152.00

152.00

152.00

152.00

152.00

152.00

152.00

152.00

152.00

R4.00

4.00

R4.00

R4.00

R4.00

R4.00

R4.00

R4.00

R4.00

R4.00

R4.00

R4.00

R4.00

R4.00

R4.00

4.00

R4.00

R4.00

R4.00

R4.00

R4.00

R4.00

R4.00

R4.00

R4.00

R4.00

R4.00

R4.00

R4.00

4.00

R4.00

R4.00

R4.00

R4.00

R4.00

R4.00

R4.00

R4.00

R4.00

R4.00

R4.00

R4.00

R4.00

4.00

R4.00

R4.00

R4.00

R4.00

R4.00

R4.00

R4.00

R4.00

R4.00

R4.00

R4.00

R4.00

R4.00

4.00

R4.00

R4.00

R4.00

R4.00

R4.00

R4.00

R4.00

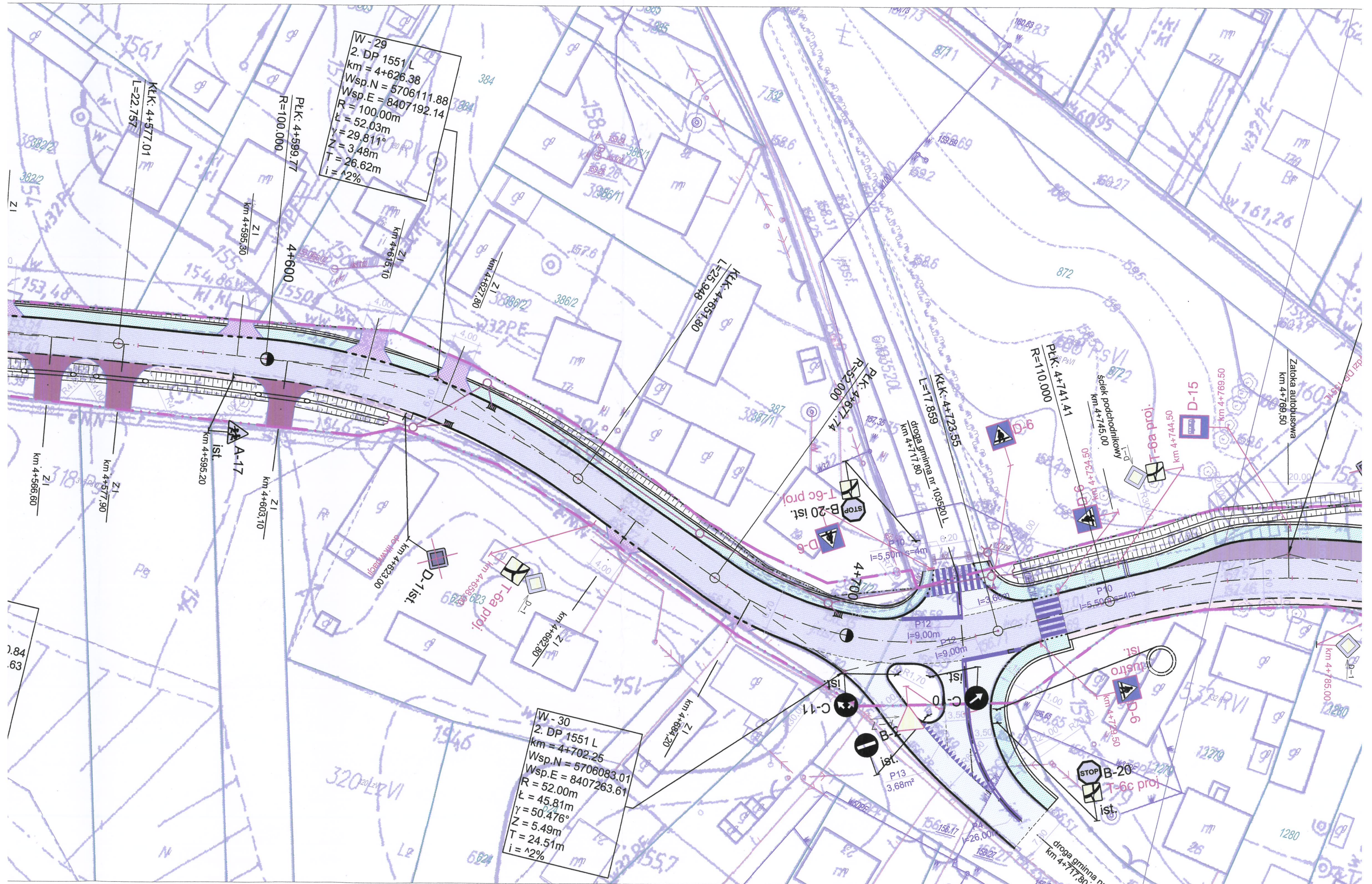
R4.00

R4.00

R4.00

R4.00

R4.00



W - 29
 2. DP 1551 L
 km = 4+626.38
 Wsp.N = 5706111.88
 Wsp.E = 8407192.14
 R = 100,00m
 $\alpha = 52.03m$
 $\gamma = 29.811^\circ$
 Z = 3.48m
 T = 26.62m
 i = 12%

W - 30
 2. DP 1551 L
 km = 4+702.25
 Wsp.N = 5706083.01
 Wsp.E = 8407263.61
 R = 52,00m
 $\alpha = 45.81m$
 $\gamma = 50.476^\circ$
 Z = 5.49m
 T = 24.51m
 i = 12%

KŁK: 4+577.01
 L=22.757

PLK: 4+599.77
 R=100.000
 4+600

KŁK: 4+651.80
 L=25.948

PLK: 4+671.74
 R=52.000

KŁK: 4+723.55
 L=17.859
 droga gminna nr 1025620
 km 4+717.90

PLK: 4+741.41
 R=110.000

ściek podchodnikowy
 km 4+745.00

T-6a proj.
 km 4+744.50

D-15
 km 4+769.50

Zatoka autobusowa
 km 4+769.50

A-17
 ist.
 km 4+595.20

D-1 ist.
 km 4+623.00

T-6a proj.
 km 4+658.80

D-1
 km 4+682.80

B-20 ist.
 T-6c proj.

D-6

4+700

P12
 i=9,00m

P12
 i=9,00m

C-11
 ist.

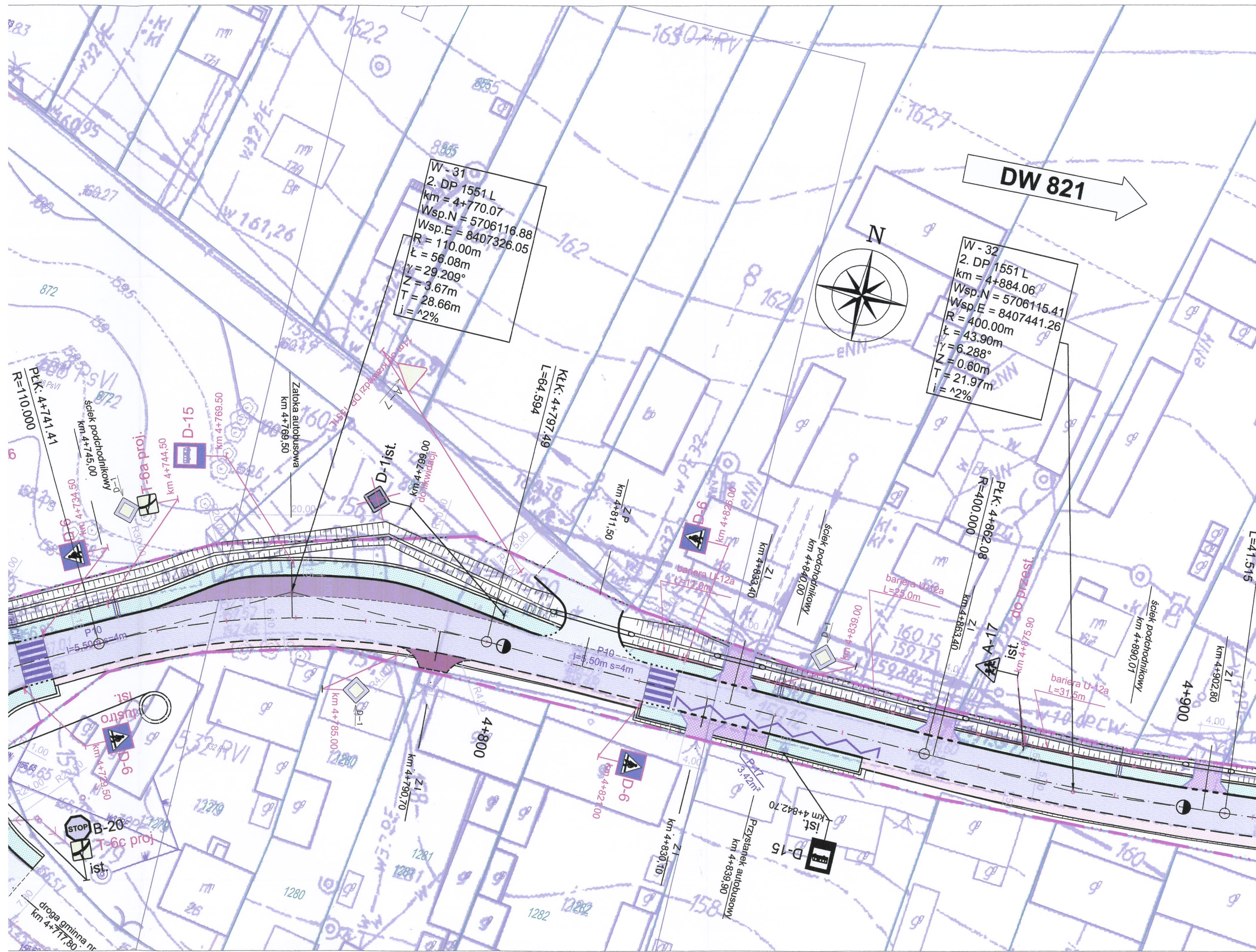
B-20
 ist.

P13
 3,68m²

B-20
 ist.

T-6c proj.

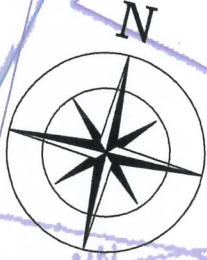
droga gminna nr
 km 4+777.80



W - 31
 2. DP 1551 L
 km = 4+770.07
 Wsp.N = 5706116.88
 Wsp.E = 8407326.05
 R = 110.00m
 $\alpha = 56.08m$
 $\gamma = 29.209^\circ$
 Z = 3.67m
 T = 28.66m
 i = 12%

W - 32
 2. DP 1551 L
 km = 4+884.06
 Wsp.N = 5706115.41
 Wsp.E = 8407441.26
 R = 400.00m
 $\alpha = 43.90m$
 $\gamma = 6.288^\circ$
 Z = 0.60m
 T = 21.97m
 i = 12%

DW 821



R=110.000
 PLK: 4+741.41

R=400.000
 PLK: 4+862.08

KLK: 4+797.49
 L=64.594

L=41.515

km 4+902.80

4+900







4+800




km 4+790.70


km 4+785.00

droga gminna nr
 Km 4+777.80

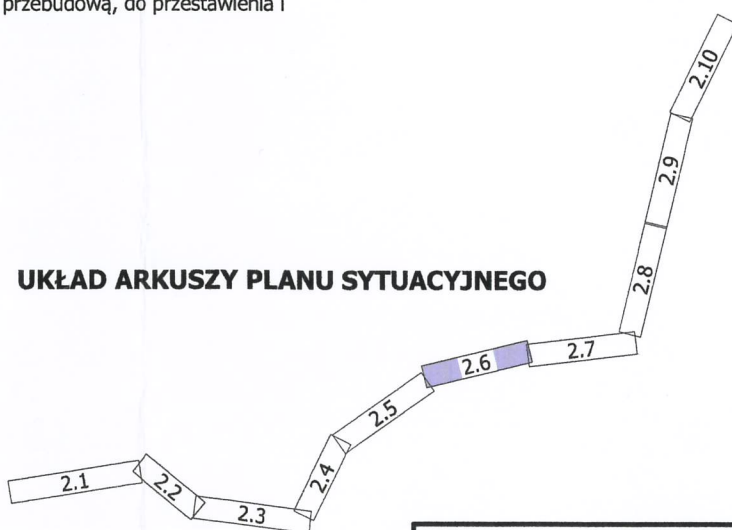
OZNACZENIA

-  - proj. nawierzchnia drogi powiatowej nr 1551L z AC
-  - proj. nawierzchnia dróg gminnych i zjazdów publicznych z AC
-  - proj. nawierzchnia ścieżki rowerowej z kostki brukowej betonowej h=8cm
-  - proj. nawierzchnia chodnika z kostki brukowej betonowej h=6cm
-  - proj. nawierzchnia zjazdów indywidualnych z kostki brukowej bet. h=8cm
-  - proj. nawierzchnia zjazdów publicznych z kostki brukowej bet. h=8cm

-  A-1 - znak istniejący do wymiany na nowy
-  ist. A-1 - znak istniejący do usunięcia
-  ist. A-1 - znak istniejący kolidujący z przebudową, do przestawienia i wymiany na nowy

 C-13 - znak projektowany

 - projektowane oznakowanie poziome



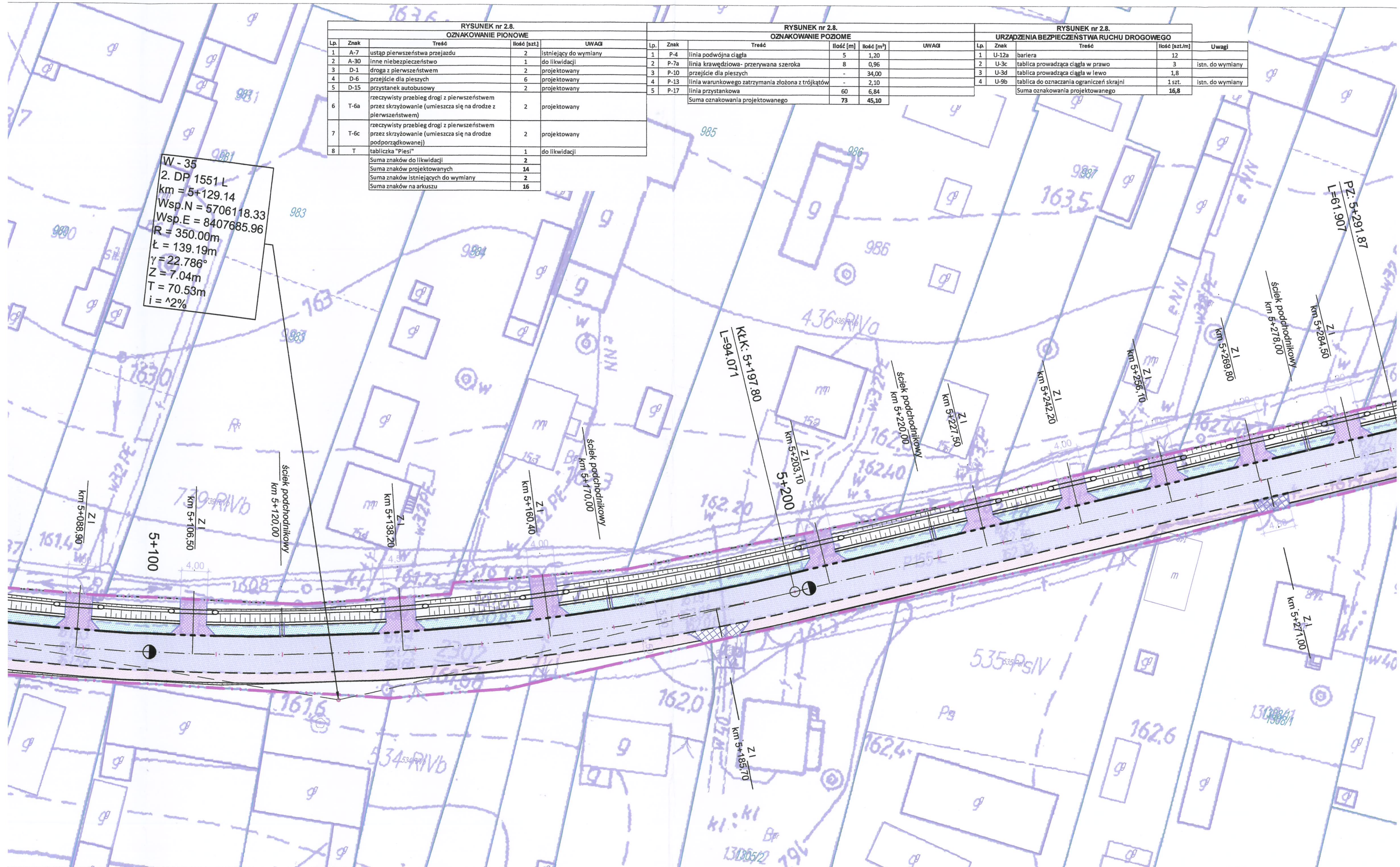
| | |
|---|-----------------|
| JEDNOSTKA PROJEKTUJĄCA: manevo MANEVO Marek Łukowski 1-077 Spiczyn, Ziółków 88 | |
| INWESTOR: Zarząd Dróg Powiatowych w Lubartowie ul. Krańcowa 6, 21-100 Lubartów | |
| ZADANIE INWESTYCYJNE: Przebudowa mostu w m. Chlewiska w ciągu drogi powiatowej nr 1551L wraz z przebudową drogi na odcinku Lubartów-Tarło Kolonia- do drogi woj. nr 821 | |
| STADIUM: PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU | |
| ADRES INWESTYCJI: m. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada; powiat lubartowski; woj. lubelskie (miejscowości: Lubartów, Chlewiska, Pałecznica, Tarło Kolonia) | |
| NAZWA RYSUNKU: Docelowa organizacja ruchu odcinek VI od km 4+160,00 do km 4+910,00 | Data: III 2016 |
| | Branża: Drogowa |
| | Skala: 1:500 |
| Opracował: mgr inż. Ewa Próchniak | Nr rysunku: 2.6 |

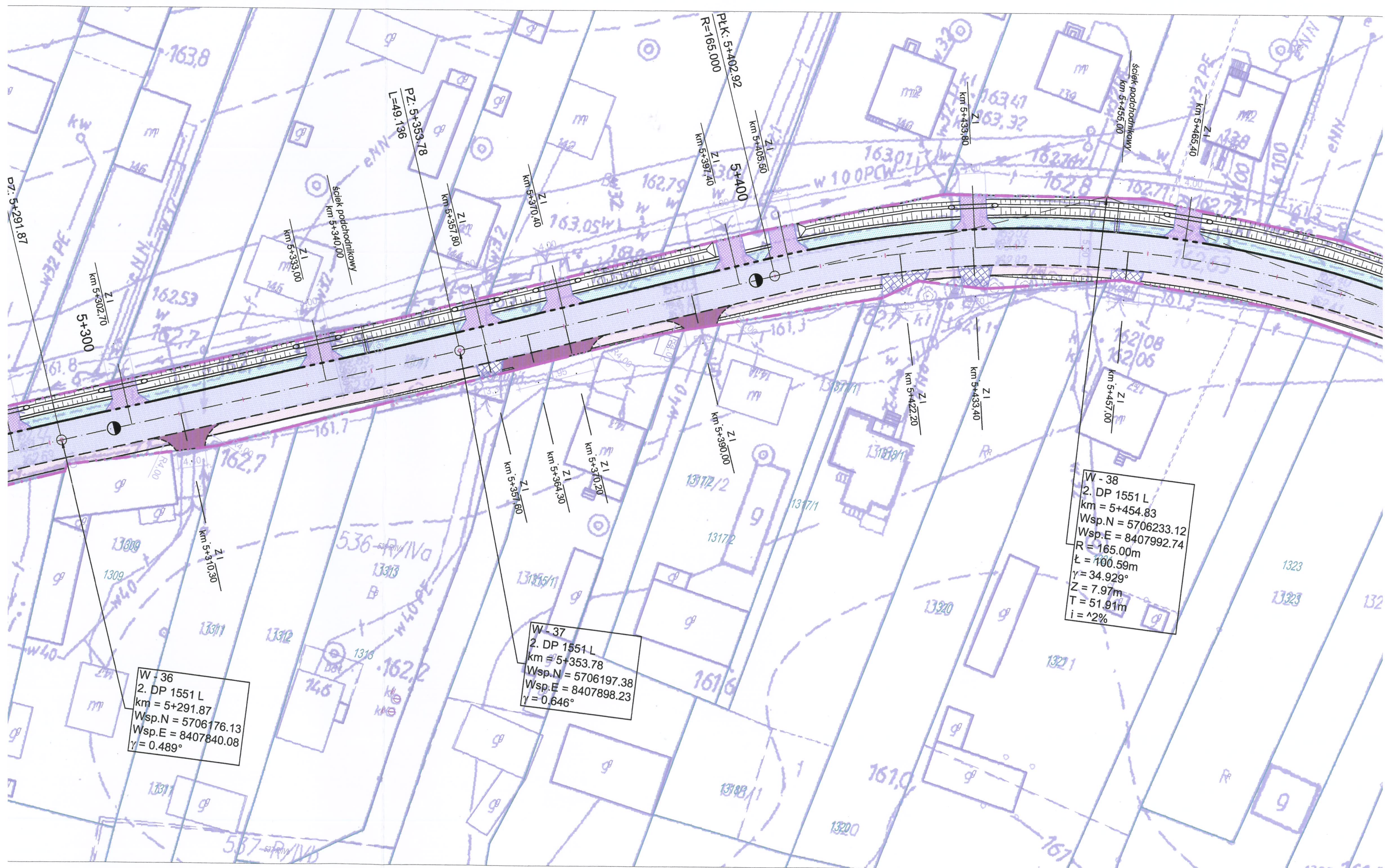
| RYSUNEK nr 2.8. OZNAKOWANIE PIONOWE | | | |
|--|------|---|-----------------------|
| Lp. | Znak | Treść | UWAGI |
| 1 | A-7 | ustęp pierwszeństwa przejazdu | istniejący do wymiany |
| 2 | A-30 | inne niebezpieczeństwo | do likwidacji |
| 3 | D-1 | droga z pierwszeństwem | projektowany |
| 4 | D-6 | przejście dla pieszych | projektowany |
| 5 | D-15 | przystanek autobusowy | projektowany |
| 6 | T-6a | rzeczywisty przebieg drogi z pierwszeństwem przez skrzyżowanie (umieszcza się na drodze z pierwszeństwem) | projektowany |
| 7 | T-6c | rzeczywisty przebieg drogi z pierwszeństwem przez skrzyżowanie (umieszcza się na drodze podporządkowanej) | projektowany |
| 8 | T | tabliczka "Piesi" | do likwidacji |
| | | Suma znaków do likwidacji | 2 |
| | | Suma znaków projektowanych | 14 |
| | | Suma znaków istniejących do wymiany | 2 |
| | | Suma znaków na arkuszu | 16 |

| RYSUNEK nr 2.8. OZNAKOWANIE POZOME | | | | |
|---------------------------------------|------|---|-----------|-------------------------|
| Lp. | Znak | Treść | Ilość (m) | Ilość (m ²) |
| 1 | P-4 | linia podwójna ciągła | 5 | 1,20 |
| 2 | P-7a | linia krawędziowa- przerywana szeroka | 8 | 0,96 |
| 3 | P-10 | przejście dla pieszych | - | 34,00 |
| 4 | P-13 | linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów | - | 2,10 |
| 5 | P-17 | linia przystankowa | 60 | 6,84 |
| Suma oznakowania projektowanego | | | 73 | 45,10 |

| RYSUNEK nr 2.8. URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO | | | | |
|--|-------|--|---------------|------------------|
| Lp. | Znak | Treść | Ilość (szt/m) | Uwagi |
| 1 | U-12a | bariera | 12 | |
| 2 | U-3c | tablica prowadząca ciągła w prawo | 3 | istn. do wymiany |
| 3 | U-3d | tablica prowadząca ciągła w lewo | 1,8 | |
| 4 | U-9b | tablica do oznaczania ograniczeń skrajni | 1 szt. | istn. do wymiany |
| Suma oznakowania projektowanego | | | 16,8 | |

W - 35
 2. DP 1551 L
 km = 5+129.14
 Wsp.N = 5706118.33
 Wsp.E = 8407685.96
 R = 350.00m
 ł = 139.19m
 γ = 22.786°
 Z = 7.04m
 T = 70.53m
 i = ^2%





D7: 5+291.87

5+300

PZ: 5+353.78
L=49.136

PK: 5+402.92
R=165.000

5+400

W - 38
2. DP 1551 L
km = 5+454.83
Wsp.N = 5706233.12
Wsp.E = 8407992.74
R = 165.00m
L = 100.59m
 $\gamma = 34.929^\circ$
Z = 7.97m
T = 51.91m
i = ^2%

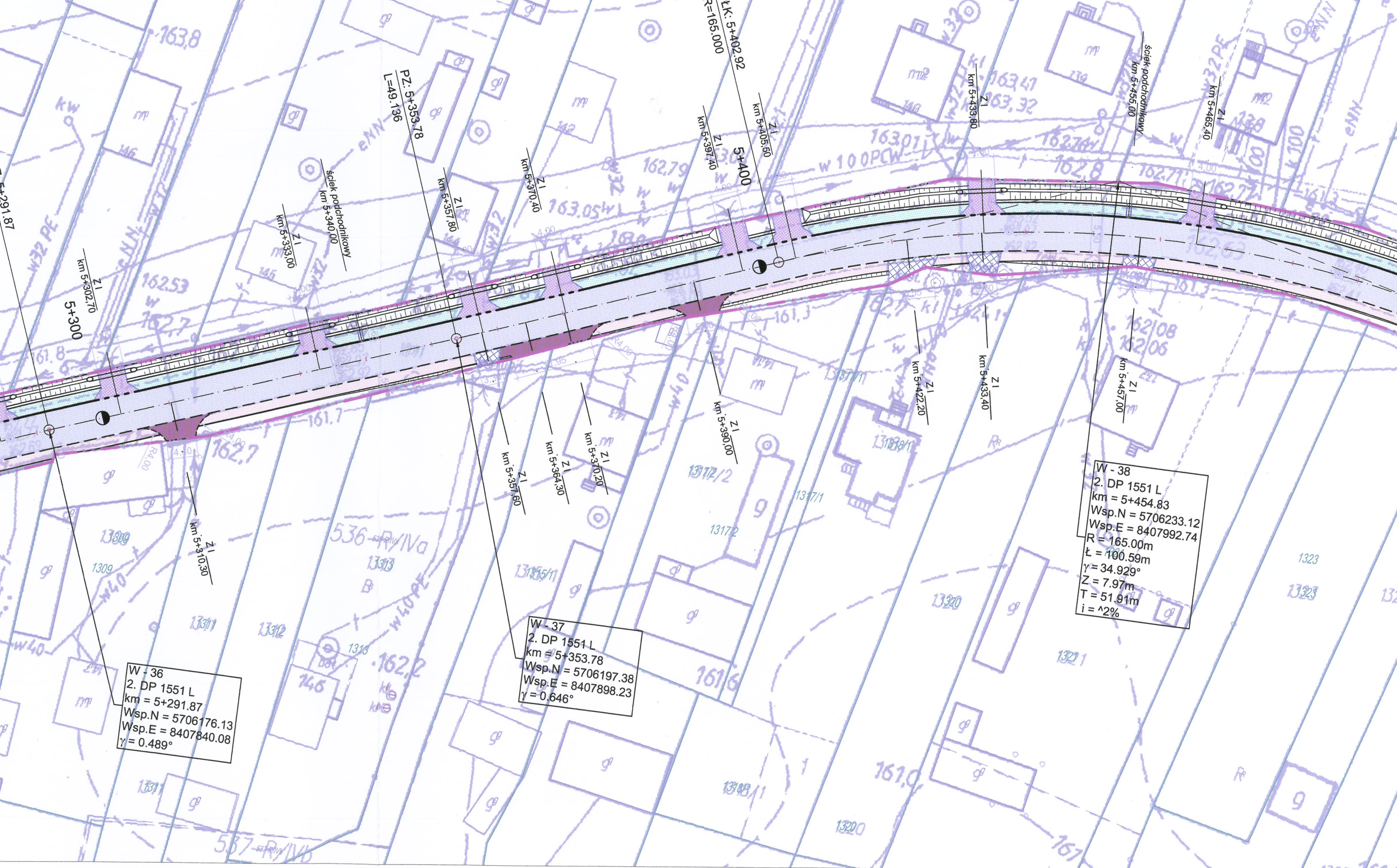
W - 37
2. DP 1551 L
km = 5+353.78
Wsp.N = 5706197.38
Wsp.E = 8407898.23
 $\gamma = 0.646^\circ$

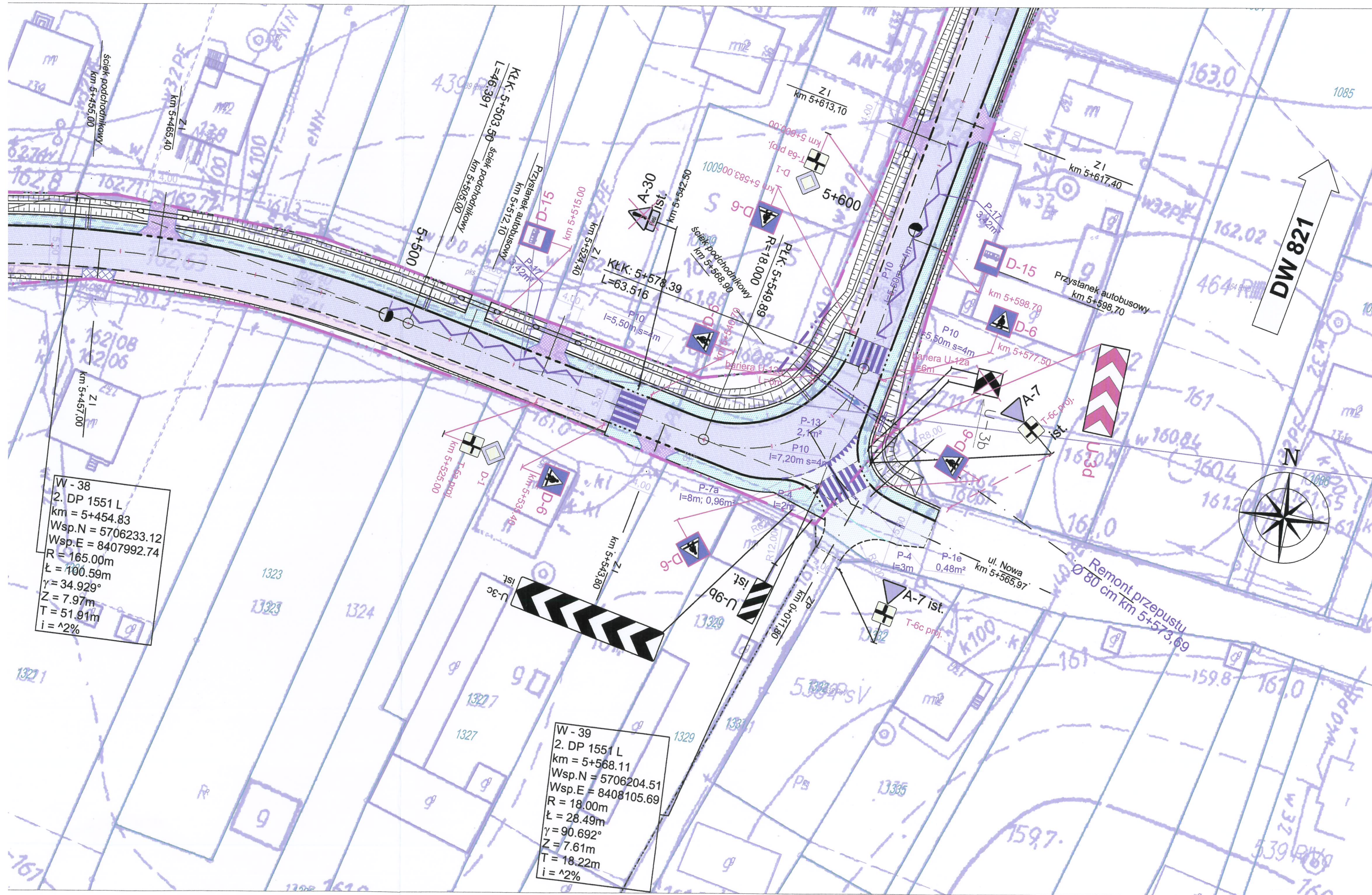
W - 36
2. DP 1551 L
km = 5+291.87
Wsp.N = 5706176.13
Wsp.E = 8407840.08
 $\gamma = 0.489^\circ$

ściek podchodnikowy
km 5+340.00

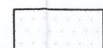
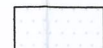
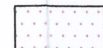



ściek podchodnikowy
km 5+455.00


ściek podchodnikowy
km 5+465.40








OZNACZENIA

-  - proj. nawierzchnia drogi powiatowej nr 1551L z AC
-  - proj. nawierzchnia dróg gminnych i zjazdów publicznych z AC
-  - proj. nawierzchnia ścieżki rowerowej z kostki brukowej betonowej h=8cm
-  - proj. nawierzchnia chodnika z kostki brukowej betonowej h=6cm
-  - proj. nawierzchnia zjazdów indywidualnych z kostki brukowej bet. h=8cm
-  - proj. nawierzchnia zjazdów publicznych z kostki brukowej bet. h=8cm

 A-1
ist. - znak istniejący do wymiany na nowy

 A-1
ist. - znak istniejący do usunięcia

 A-1
ist. do przest. - znak istniejący kolidujący z przebudową, do przestawienia i wymiany na nowy

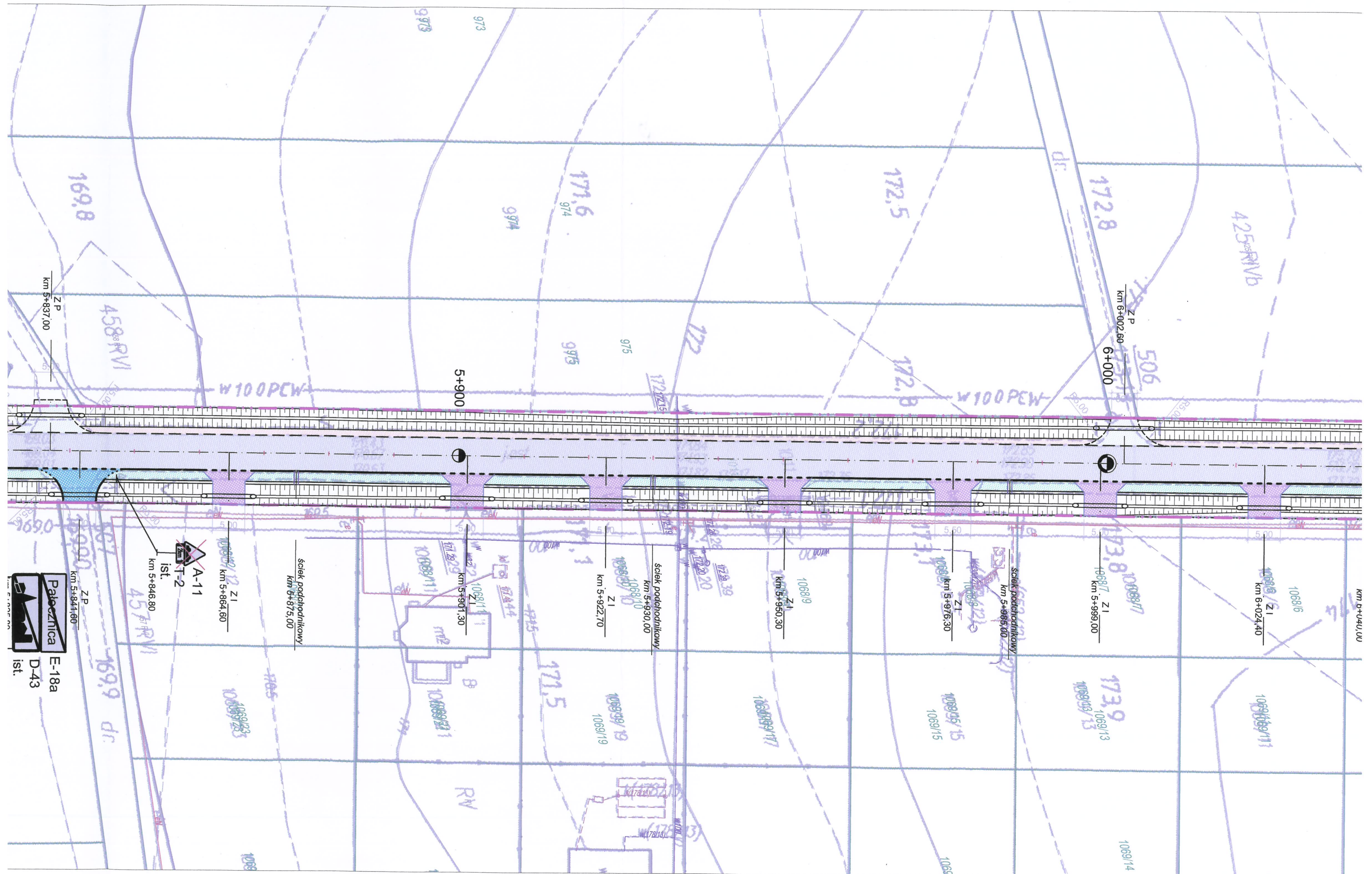
 C-13 - znak projektowany

 - projektowane oznakowanie poziome

UKŁAD ARKUSZY PLANU SYTUACYJNEGO

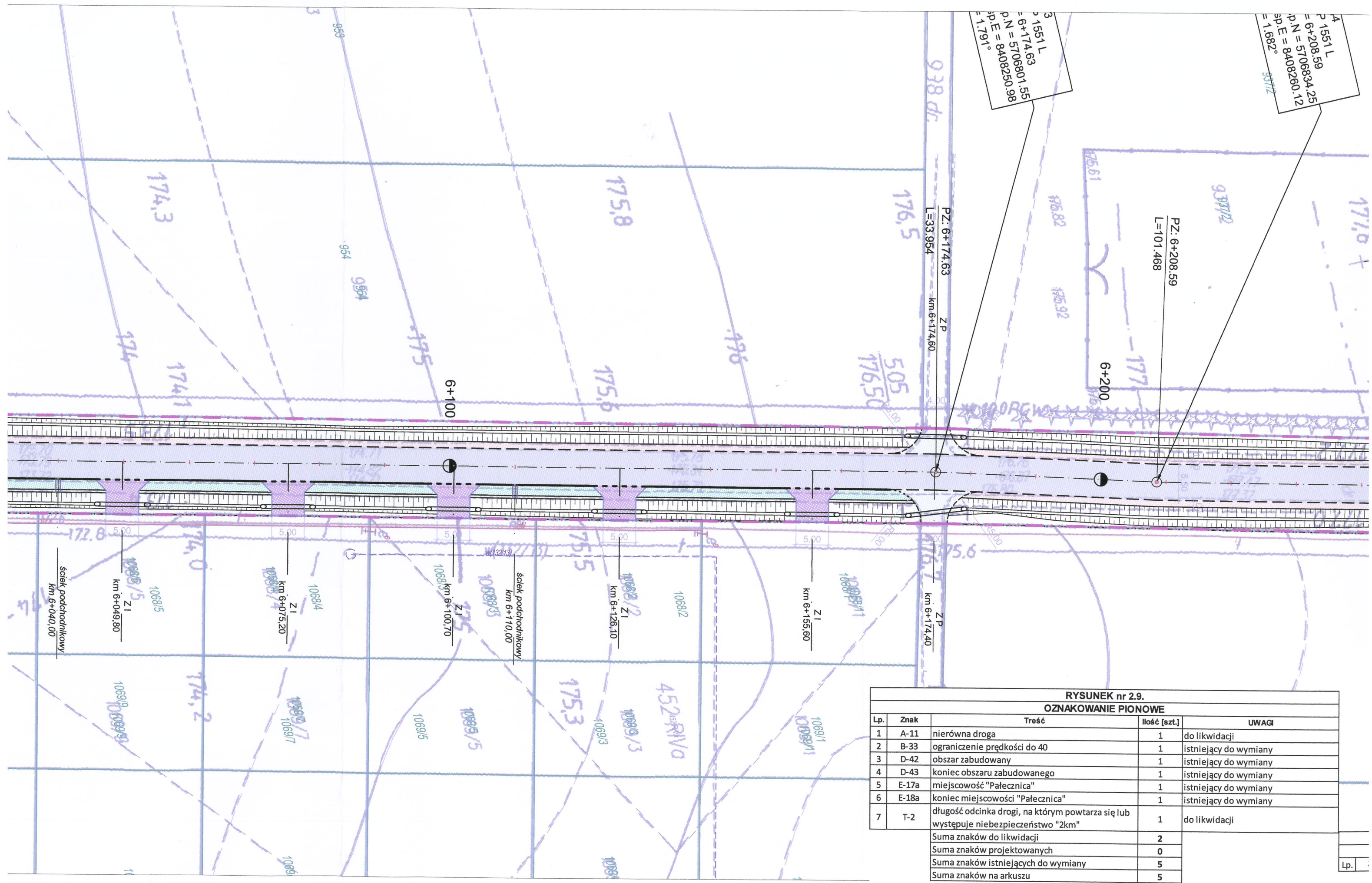


| | |
|-------------------------|---|
| JEDNOSTKA PROJEKTUJĄCA: |  MANEVO Marek Łukowski 21-077 Spiczyn, Ziółków 88 |
| INWESTOR: | Zarząd Dróg Powiatowych w Lubartowie ul. Krańcowa 6, 21-100 Lubartów |
| ZADANIE INWESTYCYJNE: | Przebudowa mostu w m. Chlewiska w ciągu drogi powiatowej nr 1551L wraz z przebudową drogi na odcinku Lubartów-Tarło Kolonia- do drogi woj. nr 821 |
| STADIUM: | PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU |
| ADRES INWESTYCJI: | m. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada; powiat lubartowski; woj. lubelskie (miejscowości: Lubartów, Chlewiska, Pałecznicza, Tarło Kolonia) |
| NAZWA RYSUNKU: | Docelowa organizacja ruchu odcinek VII od km 4+910,00 do km 5+640,00 |
| | Data: III 2016 |
| | Branża: Drogowa |
| | Skala: 1:500 |
| | Nr rysunku: 2.7 |
| Opracował: | mgr inż. Ewa Próchniak  |




Pałacznica
D-43
 ist.

E-18a
D-43
 ist.

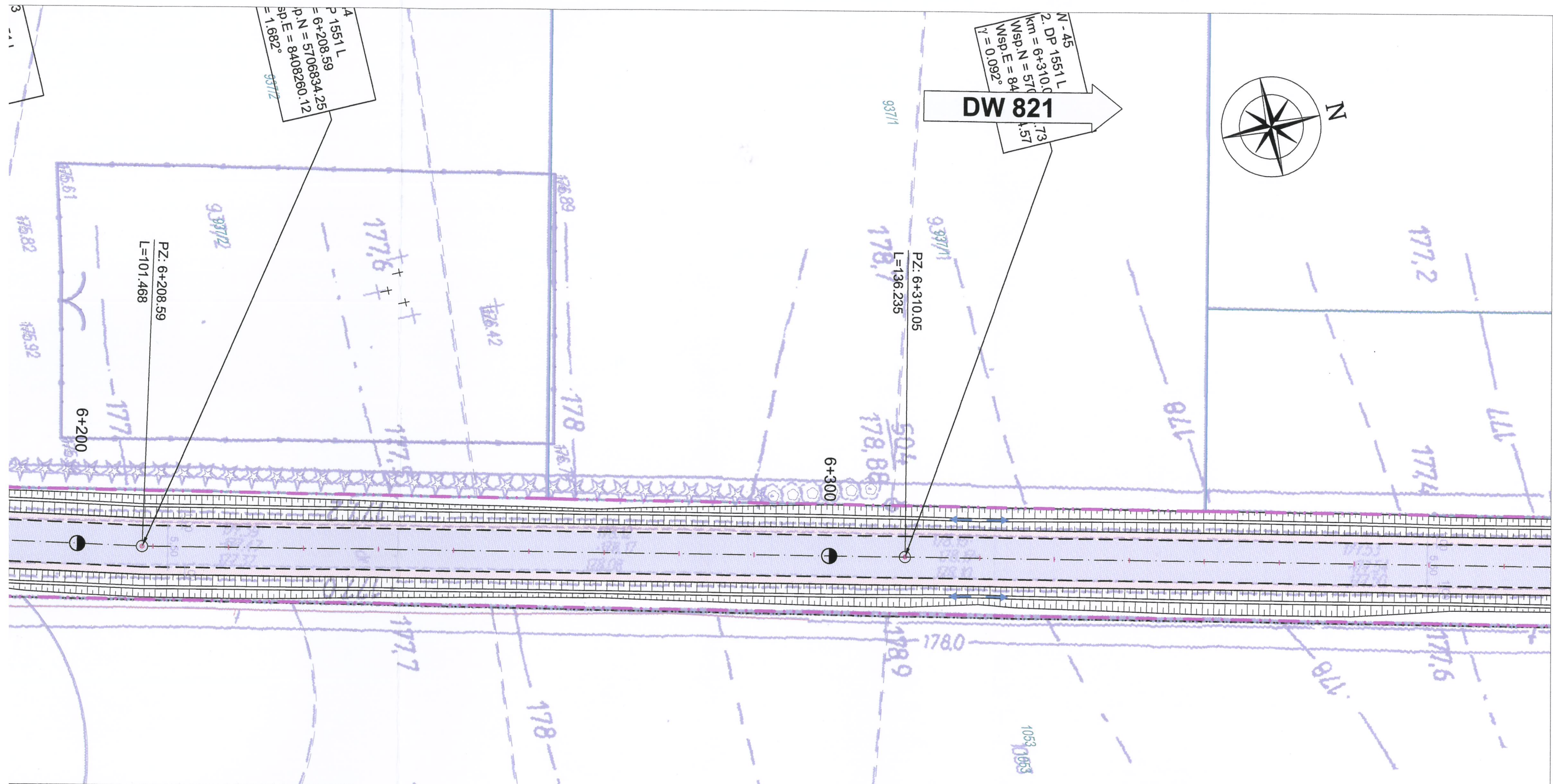


A
 P 1551 L
 = 6+208.59
 P.N = 5706834.25
 P.E = 8408260.12
 = 1.682°
 93712

3
 P 1551 L
 = 6+174.63
 P.N = 5706801.55
 P.E = 8408250.98
 = 1.791°
 93712

RYSUNEK nr 2.9.
OZNAKOWANIE PIONOWE

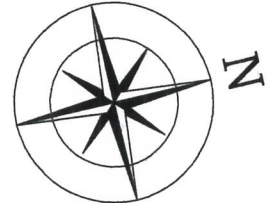
| Lp. | Znak | Treść | Ilość [szt.] | UWAGI |
|-------------------------------------|-------|---|--------------|-----------------------|
| 1 | A-11 | nierówna droga | 1 | do likwidacji |
| 2 | B-33 | ograniczenie prędkości do 40 | 1 | istniejący do wymiany |
| 3 | D-42 | obszar zabudowany | 1 | istniejący do wymiany |
| 4 | D-43 | koniec obszaru zabudowanego | 1 | istniejący do wymiany |
| 5 | E-17a | miejsowość "Pałecznicza" | 1 | istniejący do wymiany |
| 6 | E-18a | koniec miejscowości "Pałecznicza" | 1 | istniejący do wymiany |
| 7 | T-2 | długość odcinka drogi, na którym powtarza się lub występuje niebezpieczeństwo "2km" | 1 | do likwidacji |
| Suma znaków do likwidacji | | | 2 | |
| Suma znaków projektowanych | | | 0 | |
| Suma znaków istniejących do wymiany | | | 5 | |
| Suma znaków na arkuszu | | | 5 | |



A
 P 1551 L
 = 6+208.59
 P.N = 5706834.25
 sp.E = 8408260.12
 = 1.682°
 93712

N - 45
 2. DP 1551 L
 km = 6+310.05
 Wsp.N = 5706834.25
 Wsp.E = 8408260.12
 γ = 0.092°

DW 821



RYSUNEK nr 2.9.
OZNAKOWANIE PIONOWE

| Lp. | Ilość [szt.] | UWAGI |
|-----|--------------|-----------------------|
| 1 | 1 | do likwidacji |
| 10 | 1 | istniejący do wymiany |
| 10 | 1 | istniejący do wymiany |
| 10 | 1 | istniejący do wymiany |
| 10 | 1 | istniejący do wymiany |
| 10 | 1 | istniejący do wymiany |
| 10 | 1 | istniejący do wymiany |
| 10 | 1 | do likwidacji |
| 10 | 2 | |
| 10 | 0 | |
| 10 | 5 | |
| 10 | 5 | |







RYSUNEK nr 2.9.
OZNAKOWANIE POZIOME


| Lp. | Znak | Treść | Ilość [m] | Ilość [m²] | UWAGI |
|-----|------|---------------------------------|-----------|------------|-------|
| | | Suma oznakowania projektowanego | 0 | 0,00 | |


RYSUNEK nr 2.9.
URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO


| Lp. | Znak | Treść | Ilość [m] |
|-----|-------|---------------------------------|-----------|
| 1. | U-12a | bariera | 66 |
| | | Suma oznakowania projektowanego | 66 |


OZNACZENIA

-  - proj. nawierzchnia drogi powiatowej nr 1551L z AC
-  - proj. nawierzchnia dróg gminnych i zjazdów publicznych z AC
-  - proj. nawierzchnia ścieżki rowerowej z kostki brukowej betonowej h=8cm
-  - proj. nawierzchnia chodnika z kostki brukowej betonowej h=6cm
-  - proj. nawierzchnia zjazdów indywidualnych z kostki brukowej bet. h=8cm
-  - proj. nawierzchnia zjazdów publicznych z kostki brukowej bet. h=8cm

 A-1
ist. - znak istniejący do wymiany na nowy

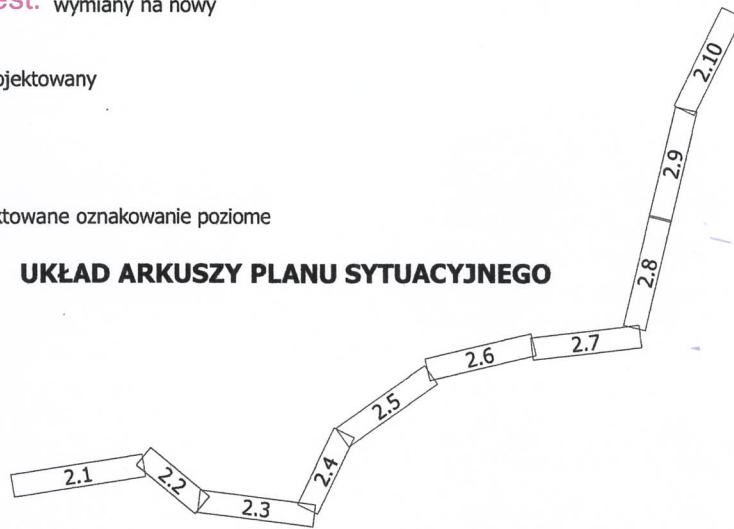
 A-1
ist. - znak istniejący do usunięcia

 A-1
ist. do przest. - znak istniejący kolidujący z przebudową, do przestawienia i wymiany na nowy

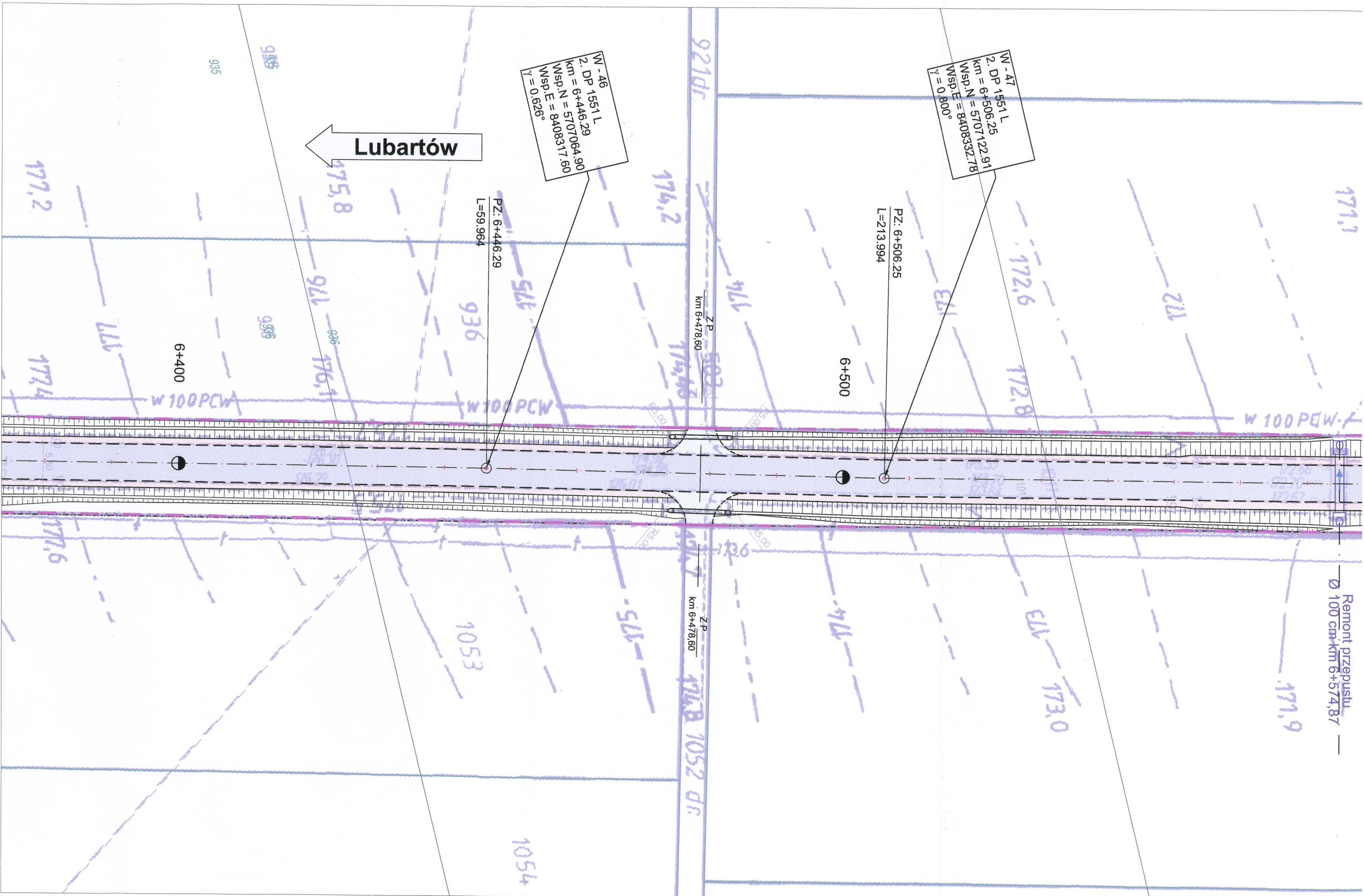
 C-13 - znak projektowany

 - projektowane oznakowanie poziome

UKŁAD ARKUSZY PLANU SYTUACYJNEGO



| | |
|---|-----------------|
| JEDNOSTKA PROJEKTUJĄCA: manevo MANEVO Marek Łukowski 21-077 Spiczyn, Ziółków 88 | |
| INWESTOR: Zarząd Dróg Powiatowych w Lubartowie ul. Krańcowa 6, 21-100 Lubartów | |
| ZADANIE INWESTYCYJNE: Przebudowa mostu w m. Chlewiska w ciągu drogi powiatowej nr 1551L wraz z przebudową drogi na odcinku Lubartów-Tarło Kolonia- do drogi woj. nr 821 | |
| STADIUM: PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU | |
| ADRES INWESTYCJI: m. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada; powiat lubartowski; woj. lubelskie (miejscowości: Lubartów, Chlewiska, Pałecznica, Tarło Kolonia) | |
| NAZWA RYSUNKU: Docelowa organizacja ruchu odcinek VIII od km 5+640,00 do km 6+380,00 | Data: III 2016 |
| | Branża: Drogowa |
| | Skala: 1:500 |
| | Nr rysunku: 2.8 |
| Opracował: mgr inż. Ewa Próchniak  | |



Lubartów

W - 46
 2. DP 15511 L
 km = 6+446.29
 Wsp. N = 5707064.90
 Wsp. E = 8408317.60
 $\gamma = 0.626^\circ$

W - 47
 2. DP 15511 L
 km = 6+506.25
 Wsp. N = 5707122.91
 Wsp. E = 8408332.78
 $\gamma = 0.800^\circ$

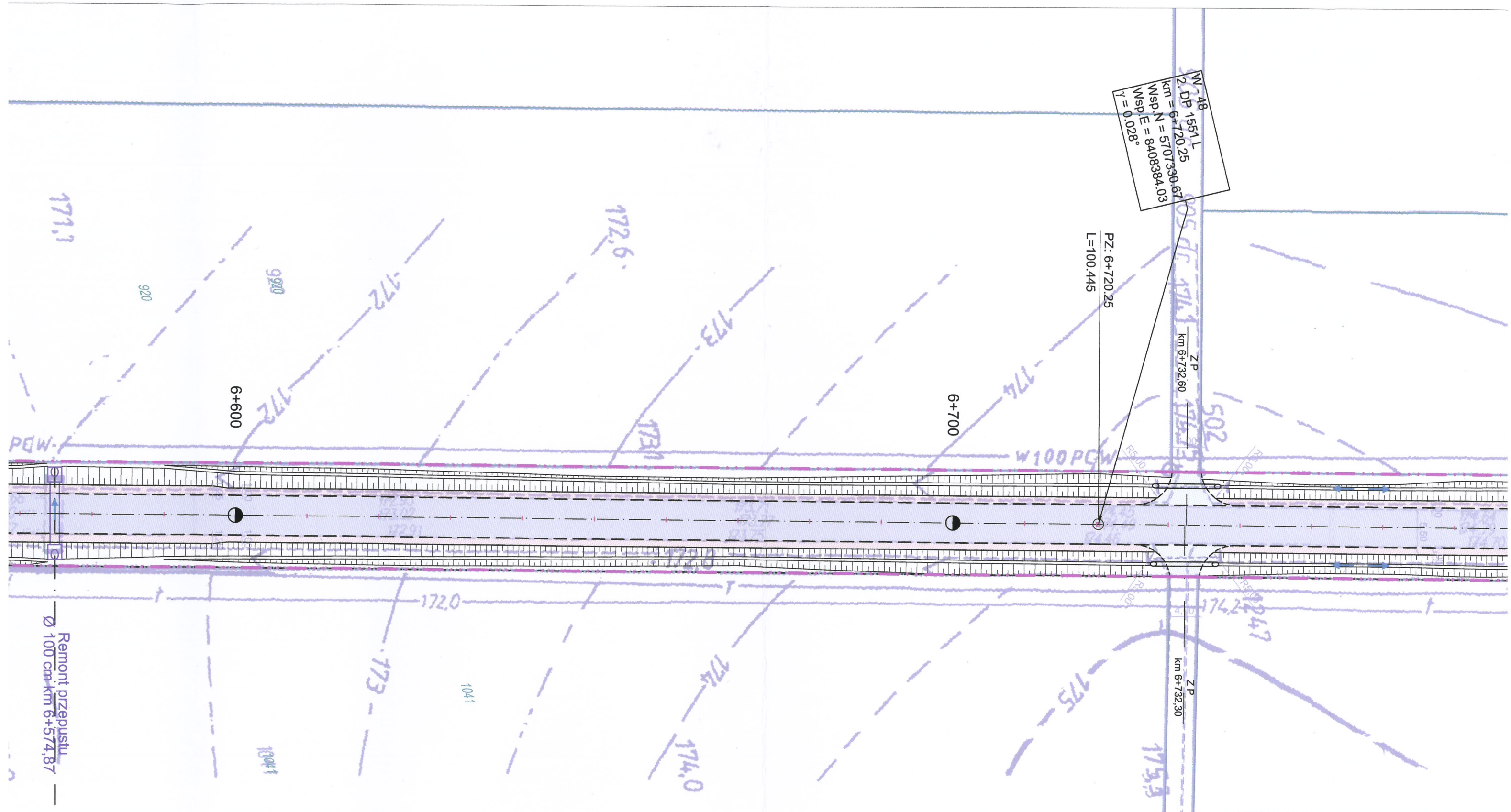
PZ: 6+446.29
 L=59.964

PZ: 6+506.25
 L=213.994

ZP
 km 6+478.60

ZP
 km 6+478.60

Remont przepustu
 Ø 100 cm: km 6+574,87

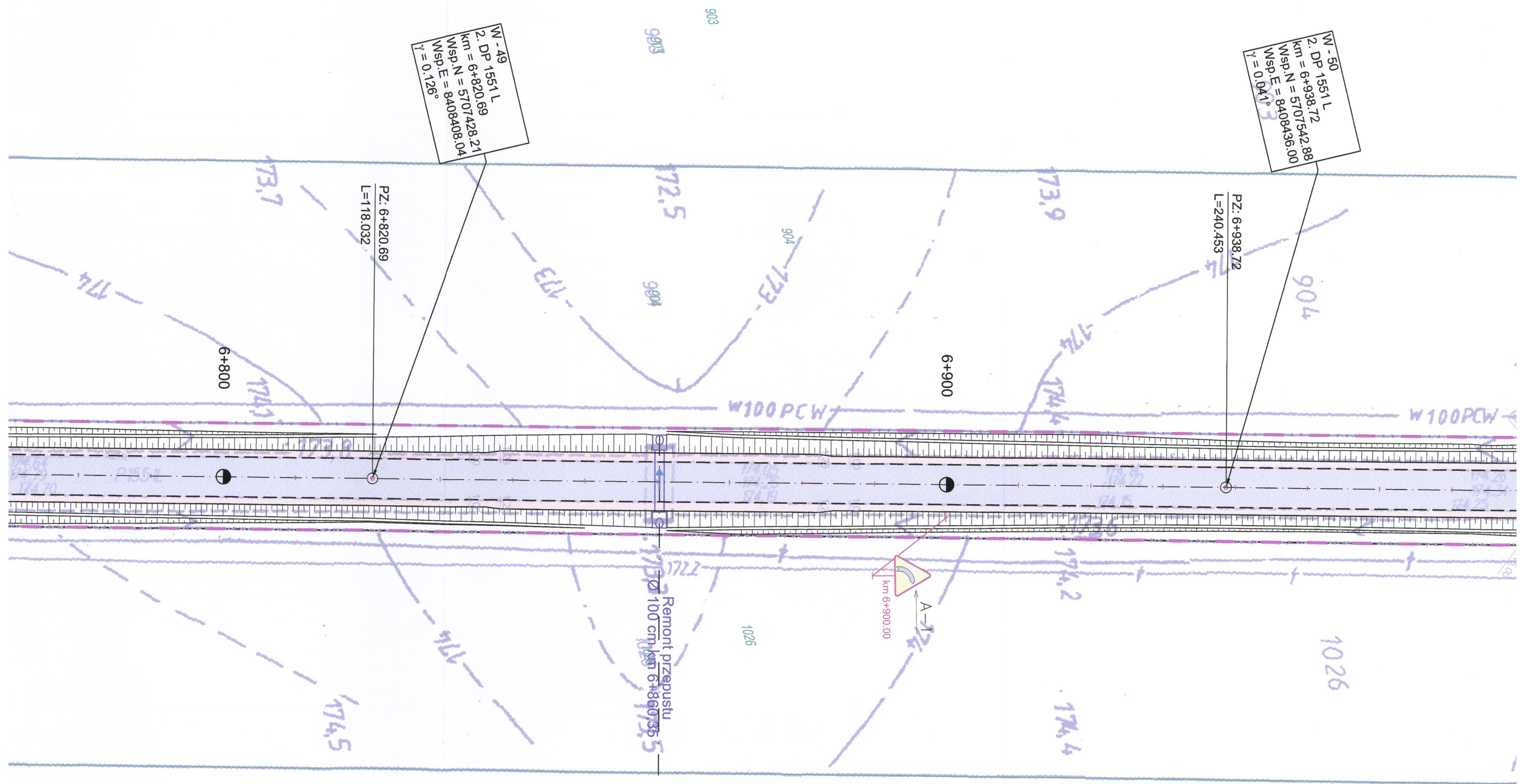


RYSUNEK nr 2.10.
OZNAKOWANIE PIONOWE

| Lp. | Znak | Treść | Ilość [szt.] | UWAGI |
|-----|------|-------------------------------------|--------------|--------------|
| 1 | A-1 | niebezpieczny zakręt w prawo | 1 | projektowany |
| | | Suma znaków do likwidacji | 0 | |
| | | Suma znaków projektowanych | 1 | |
| | | Suma znaków istniejących do wymiany | 0 | |
| | | Suma znaków na arkuszu | 1 | |

RYSUNEK nr 2.10.
OZNAKOWANIE POZIOME

| Lp. | Znak | Treść | Ilość [m] | Ilość [m ²] |
|-----|------|---------------------------------|-----------|-------------------------|
| | | Suma oznakowania projektowanego | 0 | 0,00 |



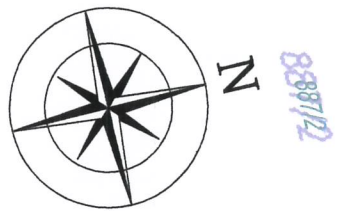
RYSUNEK nr 2.10.
URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

| Lp. | Znak | Treść | Ilość [szt.] |
|-----|------|---------------------------------|--------------|
| | | Suma oznakowania projektowanego | 0 |

2] UWAGI

1027

1027



DW 821

W-50
2. DP 1551 L
km = 6+938.72
MSP.N = 5707542.88
MSP.E = 8408436.00
γ = 0.041°

PZ: 6+938.72
L=240.453

889 dt

Z P
km 6+986.50

Z P
km 6+986.20

174.1

174.3

174.5

1025

7+000

7+100

175.5

175.6

175.6

175.9

888

176

176

904

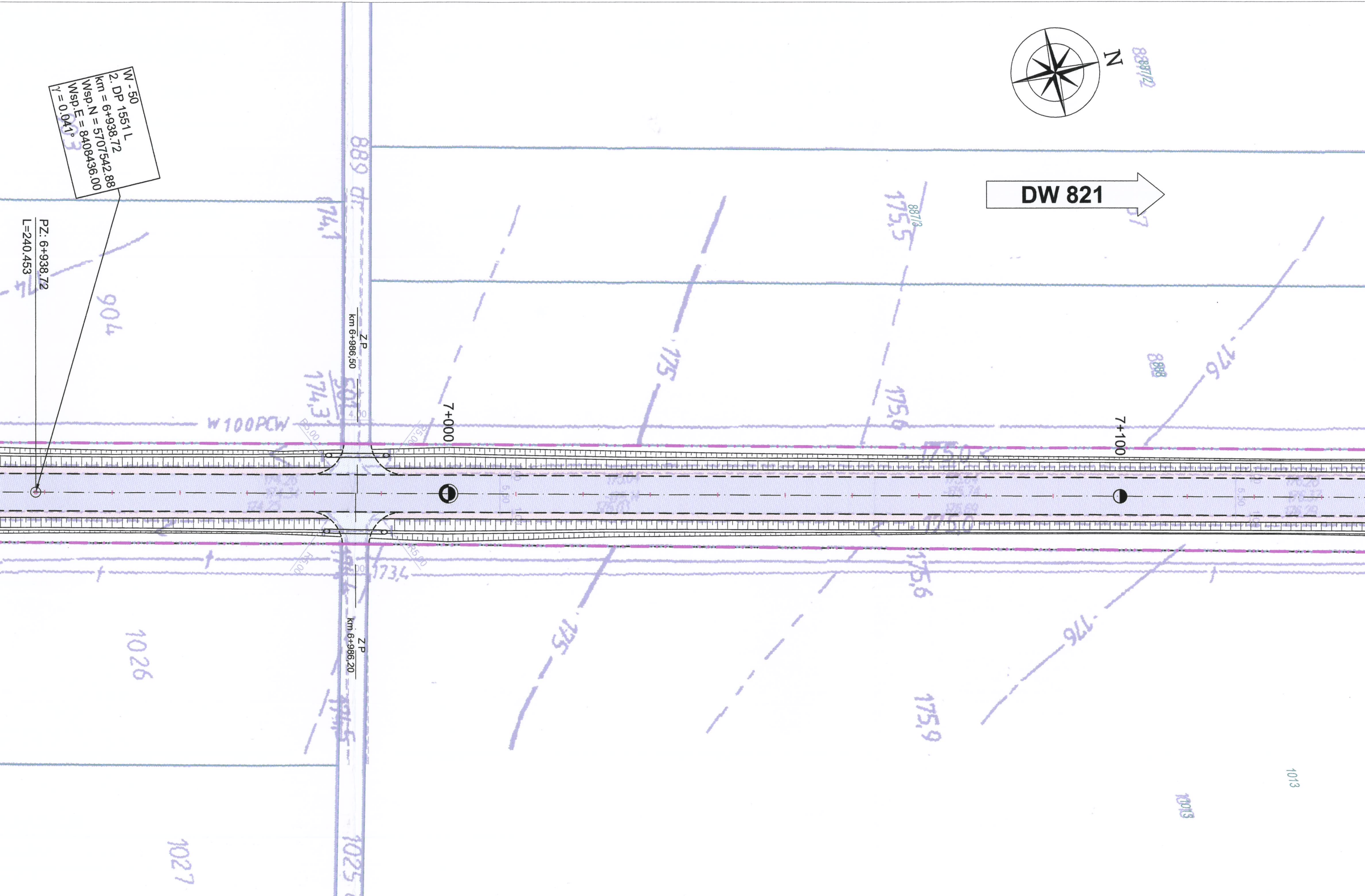
W100PCW

1026







1027


1013


1013





OZNACZENIA

-  - proj. nawierzchnia drogi powiatowej nr 1551L z AC
-  - proj. nawierzchnia dróg gminnych i zjazdów publicznych z AC
-  - proj. nawierzchnia ścieżki rowerowej z kostki brukowej betonowej h=8cm
-  - proj. nawierzchnia chodnika z kostki brukowej betonowej h=6cm
-  - proj. nawierzchnia zjazdów indywidualnych z kostki brukowej bet. h=8cm
-  - proj. nawierzchnia zjazdów publicznych z kostki brukowej bet. h=8cm

 A-1
ist. - znak istniejący do wymiany na nowy

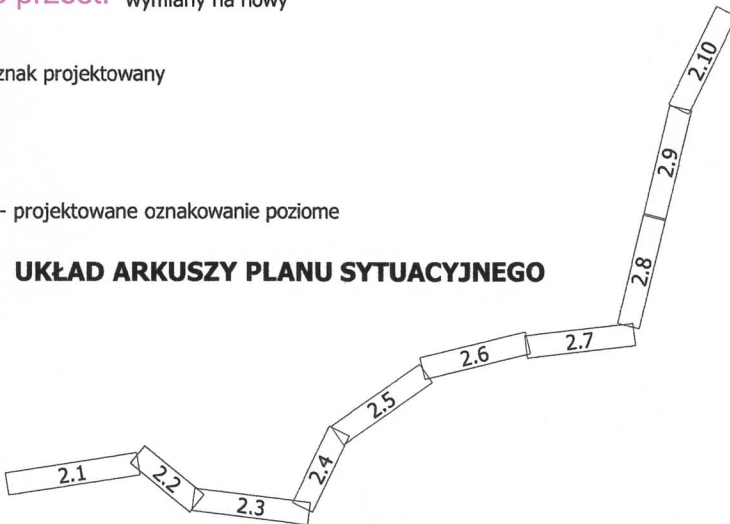
 A-1
ist. - znak istniejący do usunięcia

 A-1
ist. do przest. - znak istniejący kolidujący z przebudową, do przestawienia i wymiany na nowy

 C-13 - znak projektowany

 - projektowane oznakowanie poziome

UKŁAD ARKUSZY PLANU SYTUACYJNEGO



| | |
|--|---|
| JEDNOSTKA PROJEKTUJĄCA: manevo IANEVO Marek Łukowski 1-077 Spiczyn, Ziółków 88 | |
| INWESTOR: Zarząd Dróg Powiatowych w Lubartowie ul. Krańcowa 6, 21-100 Lubartów | |
| ZADANIE INWESTYCYJNE: Przebudowa mostu w m. Chlewiska w ciągu drogi powiatowej nr 1551L wraz z przebudową drogi na odcinku Lubartów-Tarło Kolonia- do drogi woj. nr 821 | |
| STADIUM: PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU | |
| ADRES INWESTYCJI: m. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada; powiat lubartowski; woj. lubelskie (miejscowości: Lubartów, Chlewiska, Pałecznica, Tarło Kolonia) | |
| NAZWA RYSUNKU: Docelowa organizacja ruchu odcinek IX od km 6+380,00 do km 7+130,00 | Data: III 2016 Branża: Drogowa Skala: 1:500 Nr rysunku: 2.9 |
| Opracował: mgr inż. Ewa Próchniak |  |

Lubartów

W - 51
2. DP 1551 L
Km = 7+203.56
Wsp. N = 5707800.13
Wsp. E = 8408498.93
R = 230.00m
L = 48.59m
γ = 12.103°
Z = 1.29m
T = 24.38m
i = 3%

PK: 7+179.18
R=230.000

PPP: 7+149.18

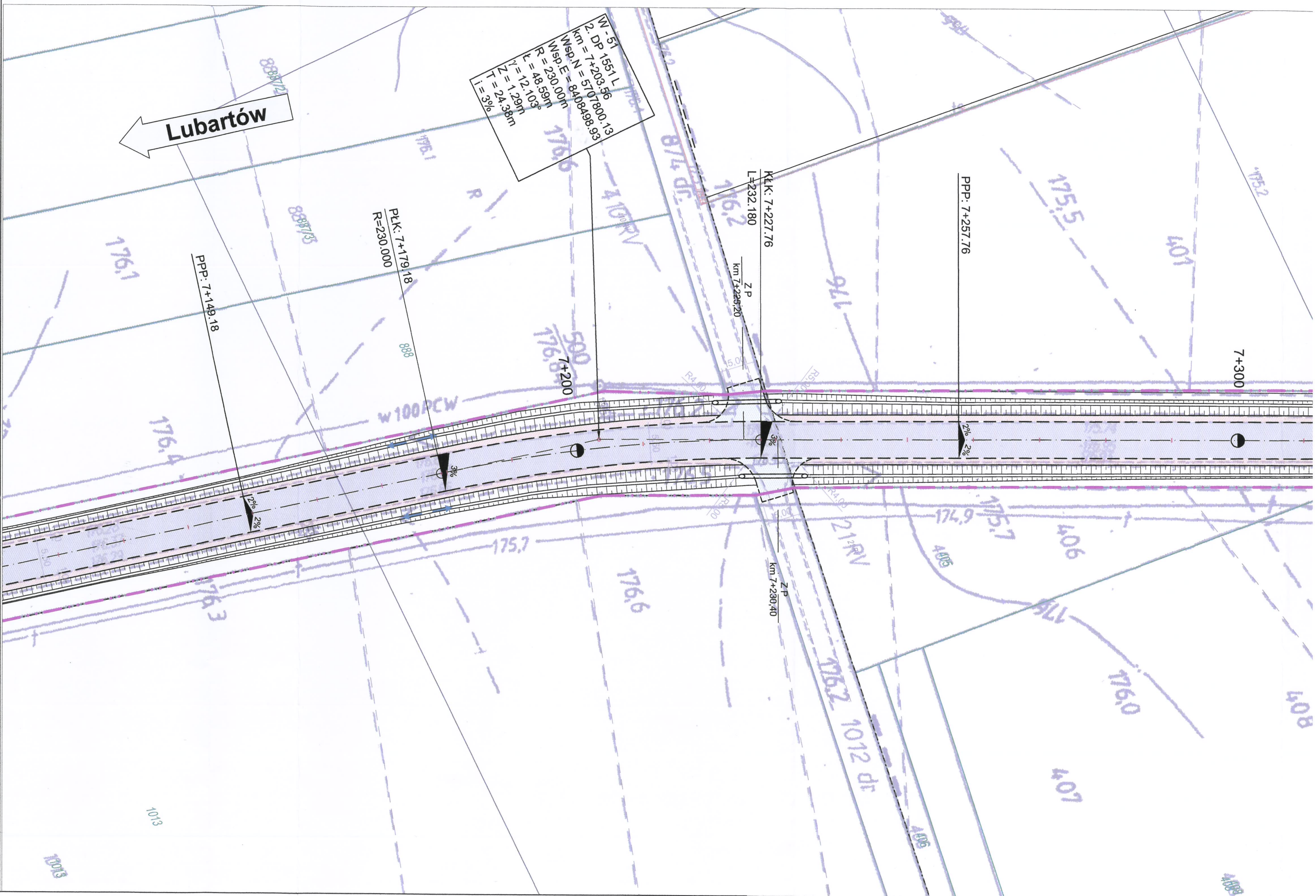
PK: 7+227.76
L=232.180

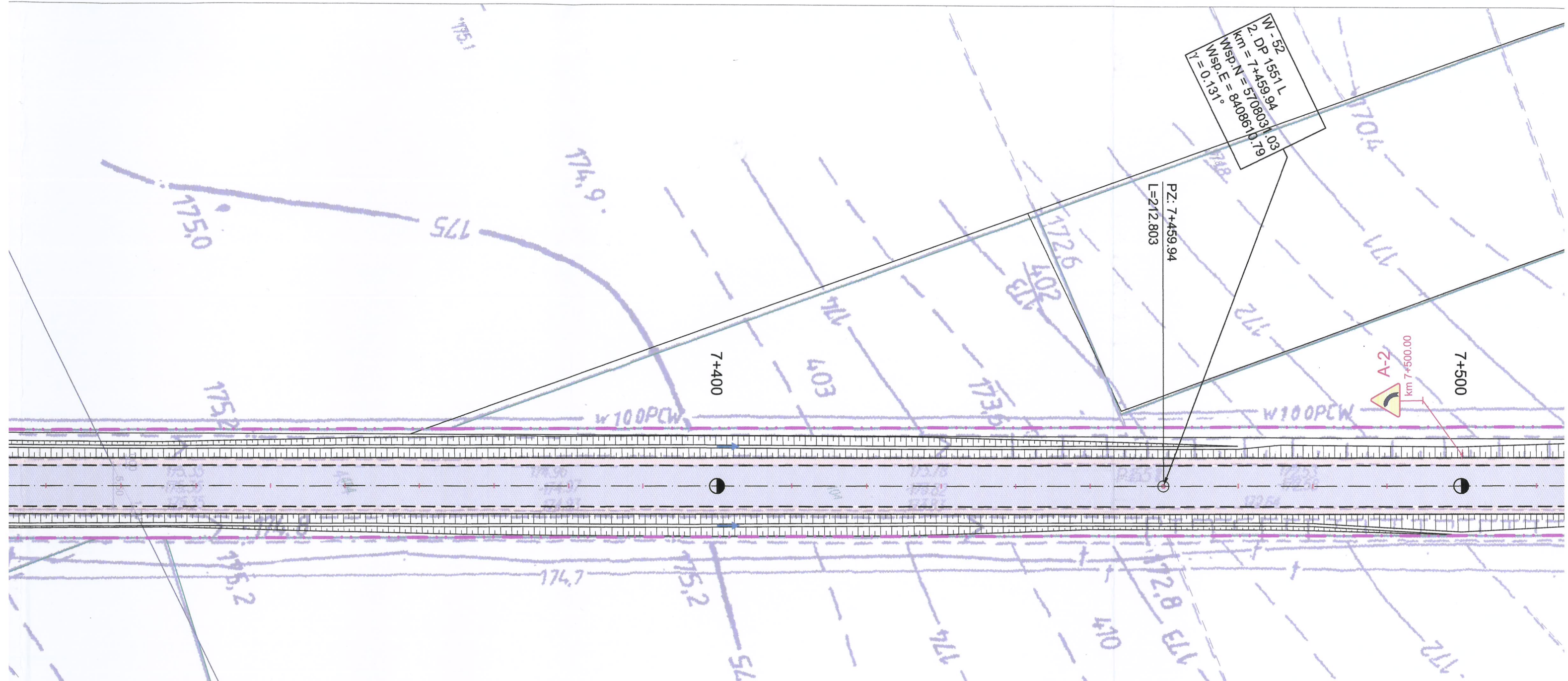
Z P
km 7+226.20

PPP: 7+257.76

7+300

Z P
km 7+230.40





RYSUNEK nr 2.11.
OZNAKOWANIE PIONOWE

| Lp. | Znak | Treść | Ilość [szt.] | UWAGI |
|-------------------------------------|-------|---|--------------|-----------------------------|
| 1 | A-2 | niebezpieczny zakręt w lewo | 1 | projektowany |
| 2 | A-7 | ustąp pierwszeństwa przejazdu | 2 | istniejący do wymiany |
| 3 | A-7 | ustąp pierwszeństwa przejazdu | 1 | projektowany |
| 4 | A-11 | nierówna droga | 1 | do likwidacji |
| 5 | B-18 | zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej większej niż określono na znaku ... | 1 | istniejący do wymiany |
| 6 | B-33 | ograniczenie prędkości do ... | 1 | istniejący do wymiany |
| 7 | C-9 | nakaz jazdy z prawej strony znaku | 2 | projektowany |
| 8 | D-1 | droga z pierwszeństwem | 1 | projektowany |
| 9 | D-1 | droga z pierwszeństwem | 2 | istniejący do pozostawienia |
| 10 | D-6 | przejście dla pieszych | 2 | projektowany |
| 11 | D-15 | przystanek autobusowy | 2 | projektowany |
| 12 | D-15 | przystanek autobusowy | 1 | do likwidacji |
| 13 | D-42 | obszar zabudowany | 1 | do likwidacji |
| 14 | D-42 | obszar zabudowany | 1 | projektowany |
| 15 | D-43 | koniec obszaru zabudowanego | 1 | do likwidacji |
| 16 | D-43 | koniec obszaru zabudowanego | 1 | projektowany |
| 17 | E-2a | drogowskaz tablicowy umieszczony obok jezdni | 1 | istniejący do wymiany |
| 18 | E-17a | miejsowość "Kolonja Tarto" | 1 | projektowany |
| 19 | E-18a | koniec miejscowości "Kolonja Tarto" | 1 | projektowany |
| 20 | T-1 | odległość znaku ostrzegawczego od miejsca niebezpiecznego 50m | 1 | projektowany |
| 21 | T | tabliczka "nie dotyczy autobusów i zaopatrzenia" | 1 | istniejący do wymiany |
| Suma znaków do likwidacji | | | 4 | |
| Suma znaków projektowanych | | | 14 | |
| Suma znaków istniejących do wymiany | | | 8 | |
| Suma znaków na arkuszu | | | 22 | |

RYSUNEK nr 2.11.
OZNAKOWANIE POZIOME

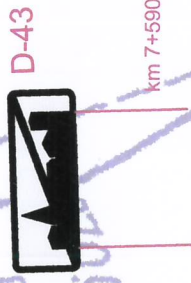
| Lp. | Znak | Treść | Ilość [m] | Ilość [m²] | UWAGI |
|---------------------------------|---|-------|-----------|------------|-------|
| P-7a | linia krawędziowa - przerywana szeroka | | 15,5 | 1,86 | |
| P-10 | przejście dla pieszych | | - | 10,00 | |
| P-13 | linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów | | 15 | 3,94 | |
| P-17 | linia przystankowa | | 60 | 6,84 | |
| Suma oznakowania projektowanego | | | 90,5 | 22,64 | |

RYSUNEK nr 2.11.
URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

| Lp. | Znak | Treść | Ilość [szt./m] | Uwagi |
|---------------------------------|-----------------------------------|-------|----------------|----------------------|
| U-3c | tablica prowadząca ciągła w prawo | | 3 | |
| U-3d | tablica prowadząca ciągła w lewo | | 3 | |
| U-5b | słupek przeszkodowy | | 2szt. | istn. ubrd na DW |
| Suma oznakowania projektowanego | | | 6 | 821 do pozostawienia |

DW 821

30 B-33 ist.



km 7+590,00



ist. km 7+610,50 do likwidacji

7+600

km 7+629,50 do likwidacji



km 7+643,00

km 7+663,00



Przystanek autobusowy / km 7+643,80



po wymiennie przestawic z km 7+667,00 na km 7+653,00



ist. km 7+674,30 do likwidacji

PLK 7+672,75 R=80,000

km 7+694,50



7+700

Kolonia Tarlo

km 7+540,00

E-17a



km 7+540,00

E-18a



Remont przepustu Ø 150 cm km 7+567,00

Przystanek autobusowy / km 7+604,40



ściek podchodnikowy / km 7+612,39



km 7+624,70



km 7+647,00



km 7+657,00



ist. km 7+690,00



km 7+590,00



ist. km 7+609,00 do likwidacji

821 LUBARTÓW OSTRÓW LUB

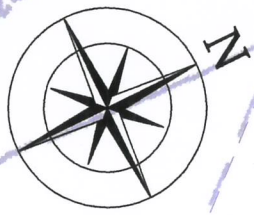
ist. km 7+637,00

W-53 R DP 155-L km 7+690,44 Wsp.N = 5708238.70 Wsp.E = 8408710.81 R = 80,00m t = 34,83m i = 24,941° i = 17,70m i = 1,93m



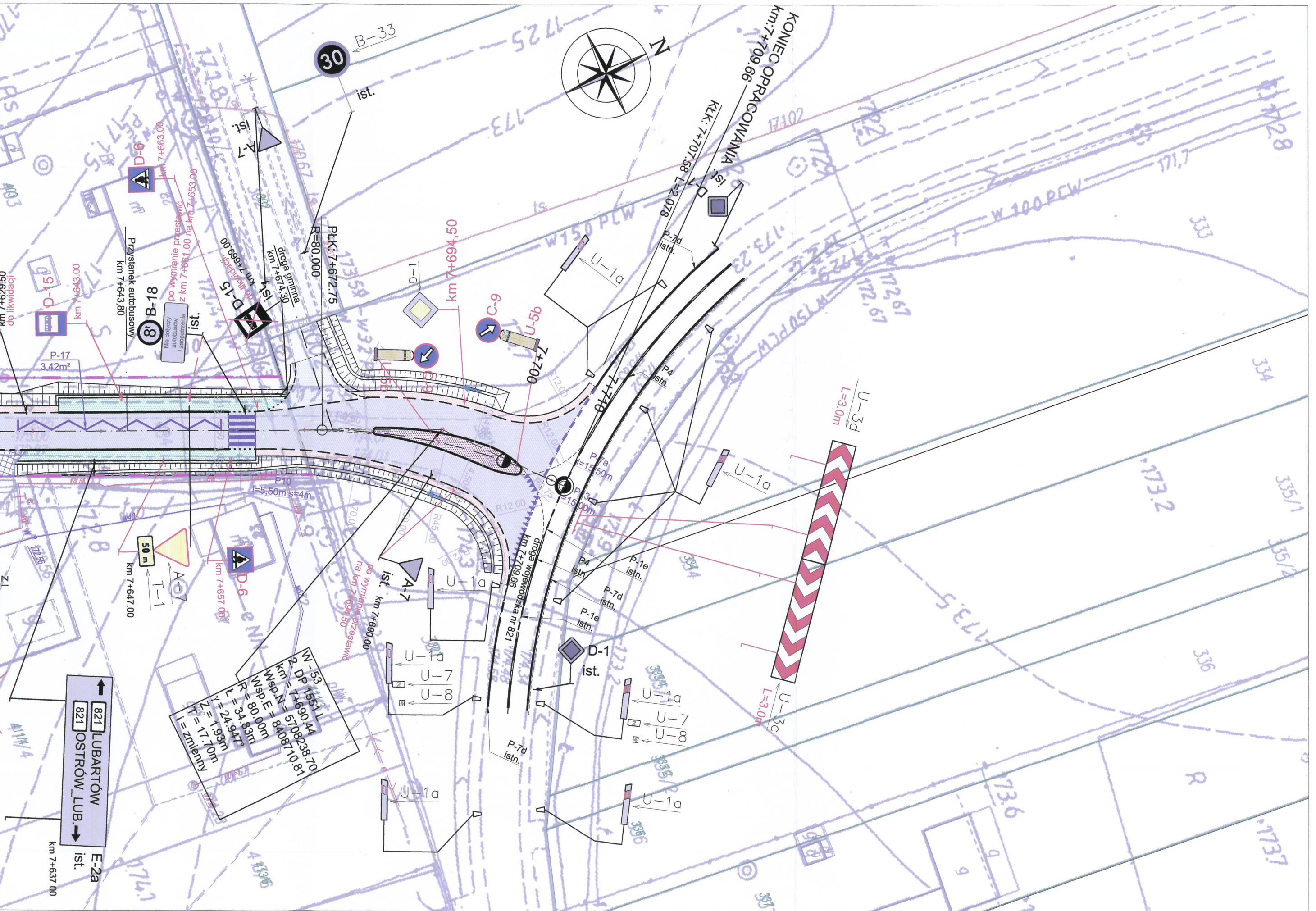
P-7d istn.





KONIEC OPRACOWANIA
km: 7+709,66

30 B-33
ist.



W-53
R DP 1553 L
km = 7+690,44
Wsp.N = 5708238,70
Wsp.E = 8408710,81
R = 80,00m
L = 34,83m
V = 24,947°
T = 17,70m
i = zmienny

821 LUBARTÓW
821 OSTRÓW LUB.
ist. E-2a
km 7+637,00

Przystanek autobusowy
km 7+643,80
8 B-18
Nie dotyczy autobusów z przetranszowania
po wymianie przestawki z km 7+661,00 na km 7+663,00
D-6
D-15
P-17 3,42m²
km 7+629,50 do likwidacji

50 m
A-17
T-1
km 7+647,00
D-6
km 7+657,00

PLK: 7+672,75
R=80,000
droga gminna
km 7+674,30
ist.

km 7+694,50
D-1
ist.

95-U
7+700
ist.

U-3d
L=3,0m

U-1a

U-3c
L=3,0m

7+740
ist.

7+700
ist.

7+709,66
ist.

7+722
ist.

7+740
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.

7+700
ist.


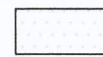
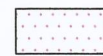



7+700
ist.


7+700
ist.


7+700
ist.


7+700
ist.

OZNACZENIA

-  - proj. nawierzchnia drogi powiatowej nr 1551L z AC
-  - proj. nawierzchnia dróg gminnych i zjazdów publicznych z AC
-  - proj. nawierzchnia ścieżki rowerowej z kostki brukowej betonowej h=8cm
-  - proj. nawierzchnia chodnika z kostki brukowej betonowej h=6cm
-  - proj. nawierzchnia zjazdów indywidualnych z kostki brukowej bet. h=8cm
-  - proj. nawierzchnia zjazdów publicznych z kostki brukowej bet. h=8cm

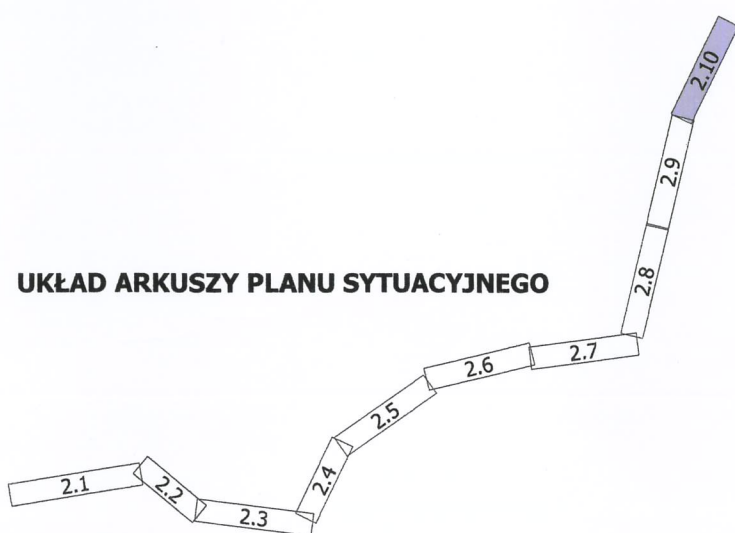
 A-1
ist. - znak istniejący do wymiany na nowy

 A-1
ist. - znak istniejący do usunięcia

 A-1
ist. do przest. - znak istniejący kolidujący z przebudową, do przestawienia i wymiany na nowy

 C-13 - znak projektowany

 - projektowane oznakowanie poziome



| | |
|---|--|
| JEDNOSTKA PROJEKTUJĄCA: manevo MANEVO Marek Łukowski 1-077 Spiczyn, Ziółków 88 | |
| INWESTOR: Zarząd Dróg Powiatowych w Lubartowie ul. Krańcowa 6, 21-100 Lubartów | |
| ZADANIE INWESTYCYJNE: Przebudowa mostu w m. Chlewiska w ciągu drogi powiatowej nr 1551L wraz z przebudową drogi na odcinku Lubartów-Tarło Kolonia- do drogi woj. nr 821 | |
| STADIUM: PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU | |
| ADRES INWESTYCJI: m. Lubartów, gm. Lubartów, gm. Niedźwiada; powiat lubartowski; woj. lubelskie (miejscowości: Lubartów, Chlewiska, Pałecznicza, Tarło Kolonia) | |
| NAZWA RYSUNKU: Docelowa organizacja ruchu odcinek X od km 7+130,00 do km 7+710,00 | Data: III 2016 Branża: Drogowa Skala: 1:500 Nr rysunku: 2.10 |
| Opracował: mgr inż. Ewa Próchniak |  |