

Włocławek 29.07.2021



TEMAT: PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 2904C SZPETAL GÓRNY - WŁOCŁAWEK  
OD KM 1+002 DO KM 2+000, DŁ. ODC. 998 MB

STADIUM DOKUMENTACJI: PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

BRANŻA: DROGOWA

ZAWARTOŚĆ  
OPRACOWANIA OPIS TECHNICZNY  
CZĘŚĆ FORMALNO - PRAWNA  
CZĘŚĆ RYSUNKOWA

LOKALIZACJA WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO-POMORSKIE, POWIAT WŁOCŁAWSKI, JEDNOSTKA  
EWID. FABIANKI, OBRĘB EWIDENYJNY SZPETAL GÓRNY, DZ. NR 83 , 41 I 94/2

BRANŻA	DROGOWA
PROJEKTANT	mgr inż. Piotr PRZYBYLSKI <b><i>uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej</i></b> NR: KUP /0046/POOD/04
INWESTOR	POWIAT WŁOCŁAWSKI - POWIATOWY ZARZĄD DRÓG WE WŁOCŁAWKU Z/S W JARANTOWICACH, JARANTOWICE 5, 87-850 CHOCEŃ

Właściciel : mgr inż. Piotr Przybylski  
NIP 888-163-05-14 REGON 910285395  
ING BANK ŚLĄSKI 96 1050 1979 1000 0022 9590 5448  
ADRES 87-800 Włocławek ul. Zimowa 18  
Tel.: 607 54 26 75

# I. SPIS TREŚCI

<b>I. SPIS TREŚCI .....</b>	<b>2</b>
<b>II. KARTA OPINII .....</b>	<b>3</b>
<b>III. OPIS TECHNICZNY .....</b>	<b>4</b>
1. Podstawa opracowania .....	4
2. Przedmiot opracowania .....	4
3. Stan istniejący .....	4
4. Charakterystyka ruchu .....	5
5. Projektowane oznakowanie .....	5
6. Wytyczne dotyczące oznakowania .....	6
7. Sygnalizacja drogowa .....	6
7.1. Założenia ogólne .....	6
7.2. Lokalizacja i rodzaj sygnalizatorów .....	6
7.3. Detekcja .....	7
7.4. Program sygnalizacji .....	7
7.5. Urządzenia drogowej sygnalizacji świetlnej .....	11
7.6. Sterownik drogowej sygnalizacji świetlnej .....	11
8. Planowany termin wprowadzenia projektowanego oznakowania .....	11
9. Uwagi końcowe .....	11
<b>IV. WYKAZ RYSUNKÓW .....</b>	<b>12</b>

## **II. KARTA OPINII**

Do projektu stałej organizacji ruchu dla inwestycji pn.:

„Przebudowa drogi powiatowej nr 2904C Szpetal Górny - Włocławek od km 1+002 do km 2+000,  
dł. odc. 998 mb”

### **III. OPIS TECHNICZNY**

Do projektu stałej organizacji ruchu dla inwestycji pn.:  
**„Przebudowa drogi powiatowej nr 2904C Szpetal Górny – Włocławek  
od km 1+002 do km 2+000, dł. odc. 998 mb”**

#### **1. Podstawa opracowania**

Projekt opracowano w oparciu o:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2021 poz. 450 z późn. zmian.),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. 2019, poz. 2311 z późn. zmian.),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. 2019, poz. 2310 z późn. zmian.),
- 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. 2017, poz. 784, tekst jednolity)
- wizję z w terenie,

#### **2. Przedmiot opracowania**

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu wykonany w ramach dokumentacji projektowej dla inwestycji pn „Przebudowa drogi powiatowej nr 2904C Szpetal Górny - Włocławek od km 1+002 do km 2+000, dł. odc. 998 mb”.

#### **3. Stan istniejący**

Odcinek drogi powiatowej nr 2904C objęty zakresem opracowania zlokalizowany jest na terenie gminy Fabianki w obrębie ewidencyjnym Szpetal Górny, dz. nr 83, 41 i 94/2. Droga przebiega skrzyżowania z drogą krajową do granicy z miastem Włocławek. Odcinek objęty opracowaniem znajduje się w końcowej części drogi powiatowej. W chwili obecnej na odcinku planowanej przebudowy droga powiatowa nr 2904C Szpetal Górny – Włocławek, droga powiatowa posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej, o dwóch pasach ruchu i szer. zmiennej w przedziale 6,7 – 7,0 m. Nawierzchnia jezdni jest w stanie dobrym, jednakże odcinkowo posiada już spękania podłużne, głównie przy krawędzi jezdni oraz na osi drogi. W granicach pasa drogowego, po prawej stronie drogi powiatowej przebiega chodnik o nawierzchni z kostki

betonowej i szer. 2,0m. Chodnik ten oddzielony jest od jezdni rowem przydrożnym. Droga powiatowa na odcinku opracowania posiada pobocza gruntowe. Lewostronny chodnik zlokalizowany jest odcinkowo, od początku zakresu do ul. Lipowej oraz na końcu, w rejonie skrzyżowania z ul. Dobrzyńską. Na odcinku od km 1+193 do km 1+354 droga nr 2904C posiada trzy pasy ruchu, w tym jeden pełniący rolę lewoskrętu do obiektu handlowego.

W całym swoim przebiegu droga powiatowa nr 2904C zlokalizowana jest w granicach wyznaczonych jako obszar zabudowany z racji istniejącej zabudowy. Wzdłuż drogi powiatowej zlokalizowane są zabudowania o charakterze jednorodzinnych, mieszkalnych. Na odcinku objętym opracowaniem występują skrzyżowanie z drogami gminnymi oraz drogą powiatową nr 2905C Szpetal Górny – Kulin. Na skrzyżowaniach tych drogę nadrzędna stanowi droga nr 2904C. Skrzyżowania oznakowane są znakami D-1 i A-7. W ciągu drogi nr 2904C występuje osiowe oznakowanie pionowe, jak również trzy przejścia dla pieszych. W chwili obecnej oznakowane są tylko za pomocą znaków D-6. W ciągu drogi powiatowej odbywa się transport publiczny. Miejsca zatrzymań dla autobusów wyznaczone zostały na zatokach autobusowych.

#### **4. Charakterystyka ruchu**

W kołowym na drodze powiatowej nr 2904C Szpetal Górny – Włocławek w przeważającej mierze udział mają samochody osobowe. Wynika to z faktu, iż droga ta stanowi dojazd do miasta Włocławek dla mieszkańców gminy Fabianki. Duże natężenie ruchu obserwuje się praktycznie przez cały dzień. Ulega ono zwiększeniu w godzinach porannych i popołudniowych. Ruch pieszy, na odcinku opracowania, odbywa się chodnikiem zlokalizowanym po prawej stronie drogi. Przejście pieszych możliwe jest w trzech miejscach. Przejścia te nie posiadają sygnalizacji świetlnej co przy istniejącym natężeniu ruchu kołowego stanowi pewne zagrożenie dla pieszych.

#### **5. Projektowane oznakowanie**

W ramach projektu stałej organizacji ruchu w znacznej mierze zachowano dotychczasowy sposób oznakowania drogi powiatowej. Z uwagi na duże natężenie ruchu kołowego oraz występujące duże zagrożenie dla pieszych przekraczających jezdnię drogi powiatowej zaprojektowano sygnalizację świetlną na tych przejściach. Dodatkowo zmiana stałej organizacji ruchu polega na zastąpieniu znaków zespolonych U-5b zestawem znaków C-9 i U-6a. Wybudowany w ramach przebudowy ciąg rowerowo-pieszy oznakowany zostanie znakami C-13/16 umożliwiającym pieszym i rowerzystom korzystaniem z tego ciągu na całej szerokości nawierzchni

Projektowane oznakowanie należy zamontować przy pomocy znaków należących do grupy wielkości – **średnie**, oprócz znaków C-1316 i C-13a/16a należących do grupy wielkości **małe**. Należy zastosować znaki (tablice) z licami wykonanymi z folii odblaskowej typu 2 lub folii przyzmatycznej. W ramach przebudowy przewiduje się zamontowanie zarówno nowego oznakowania jak również **wymianę istniejących** znaków na nowe. Oznakowanie poziome należy wykonać jako grubowarstwowe przy zastosowaniu technologii termoplast lub chemoutwardzalnego’

## **6. Wytyczne dotyczące oznakowania**

Roboty powinny być wykonywane w taki sposób, aby zminimalizować utrudnienia w ruchu pieszych lub pojazdów. Znaki pionowe lokalizować w odległości od 0,50m do 2,00m od krawędzi jezdni, licząc od najbardziej skrajnego (wysuniętego w stronę jezdni) elementu znaku (tarczy). Znaki pionowe należy umieszczać na wysokości min 2,20m, licząc od powierzchni terenu do najniższej położonego elementu znaku (tarczy).

Zastosować słupki ocynkowane, mocowane do podkładów do ustawiania oznakowania tymczasowego lub wyposażone w kotwę – w przypadku słupków wkopywanych w grunt.

Zastosowane znaki drogowe pionowe powinny być zgodne z rozporządzeniem ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. z dnia 23 grudnia 2003r. Nr 220, poz. 2181, z późn. zmian.). W szczególności należy przestrzegać szczegółów konstrukcyjnych oraz wytycznych lokalizacyjnych dla zastosowanych znaków pionowych zawartych w/w rozporządzeniu.

## **7. Sygnalizacja drogowa**

### **7.1. Założenia ogólne**

Dla przejść dla pieszych zlokalizowany w ciągu w/w drogi powiatowej projektuje się sygnalizację świetlną wg poniższych założeń:

- ze względu na przeznaczenie – sygnalizacja dla pieszych,
- ze względu na powtarzalność – acykliczna, wzbudzana,
- ze względu na trwałość instalacji – stałą,
- ze względu na współpracę z innymi sygnalizacjami – odosobnioną.

### **7.2. Lokalizacja i rodzaj sygnalizatorów**

Projektuje się sygnalizatory dla następujących grup:

- pieszej – sygnalizatory dwukomorowe S-5 o średnicy soczewek 200 mm, wraz z sygnalizatorem akustycznym dla pieszych,

- kołowej - sygnalizatory trzykomorowe S-1 o średnicy soczewek 300 mm,

Sygnalizatory muszą być zamontowane na maszcie w chodniku przy prawej stronie jezdni dla każdego kierunku ruchu kołowego i pieszego. Sygnalizatory będą wyposażone w LED-owe źródła światła.

Tabela nr 1. Sygnalizatory

Lp	Kilometraż przejścia	Numer sygnalizatora	Typ sygnalizatora	Opis typu sygnalizatora	Komory sygnałowe	Źródło światła
1	1+178	K-1a, K-1b	S-1	kołowy ogólny	3x300 mm	Diody LED
		P-1a, P-1b	S-5	pieszy <sup>1)</sup>	2x200 mm	Diody LED
2	1+672	K-2a, K-2b	S-1	kołowy ogólny	3x300 mm	Diody LED
		P-2a, P-2b	S-5	pieszy <sup>1)</sup>	2x200 mm	Diody LED
3	1+9562	K-3a, K-3b	S-1	kołowy ogólny	3x300 mm	Diody LED
		P-3a, P-3b	S-5	pieszy <sup>1)</sup>	2x200 mm	Diody LED

1) z sygnalizatorem akustycznym

### 7.3. Detekcja

Detekcja objęte zostaną jedynie sygnalizatory dla grupy pieszej. Sygnalizacja dla grupy pieszej wzbudzana będzie za pomocą przycisków umieszczonych na masztach sygnalizatorów. Należy zastosować przyciski sensorowe, na napięcie bezpieczne, z optycznym potwierdzeniem przyjęcia zgłoszenia. W razie błędnego działania któregośkolwiek z przycisków, detektor (przycisk) powinien nadawać ciągłe zgłoszenia.

Tabela nr 2. Detektory

Lp	Kilometraż przejścia	Numer detektora	Typ detektora	Opis typu detektora
1	1+178	DP-1a DP-1b	Przycisk dla pieszych na napięcie bezpieczne, z optycznym potwierdzeniem przyjęcia zgłoszenia (z kontrolką potwierdzającą), sensorowy	Detektor pieszych
2	1+672	DP-2a DP-2b	Przycisk dla pieszych na napięcie bezpieczne, z optycznym potwierdzeniem przyjęcia zgłoszenia (z kontrolką potwierdzającą), sensorowy	Detektor pieszych
3	1+9562	DP-3a DP-3b	Przycisk dla pieszych na napięcie bezpieczne, z optycznym potwierdzeniem przyjęcia zgłoszenia (z kontrolką potwierdzającą), sensorowy	Detektor pieszych

### 7.4. Program sygnalizacji

Na przejściach zlokalizowanych na projektowanym odcinku drogi powiatowej nr 2904C Szpetal Górny – Włocławek założono zastosowanie dwufazowej sygnalizacji acyklicznej –

wzbudzanej. Wzbudzenia dokonują piesi poprzez naciśnięcie przycisku. W stanie ustalonym realizowana jest sygnalizacja zielona dla ruchu kołowego i czerwona dla ruchu pieszego (faza F-1). Po naciśnięciu przycisku dla pieszych realizowana jest sygnalizacja czerwona dla ruchu kołowego i zielona dla ruchu pieszego (faza F-2). Stanem ustalonym jest faza F-1, faza F-2 realizowana jest jednokrotnie, przy czym odstępy między realizacją fazy F-2 wynikają z minimalnego czasu trwania sygnału zielonego dla ruchu kołowego. Przejścia międzyfazowe zgodne są z minimalnych czasów międzyzielonych.

### **Sekwencje faz sygnalizacji**

Na wszystkich sygnalizacjach realizowana jest następująca sekwencja faz:

Stan ustalony                                      Stan wzbudzenia                                      Stan ustalony  
(F-1 – zielone kołowe)                      →                      (F-2 – zielone piesze)                      →                      (F-1 – zielone kołowe)

### **Harmonogram sygnalizacji**

Dla wszystkich sygnalizacji świetlnych na odcinku objętym opracowaniem zaprojektowano jeden układ sygnalizacji, działający codziennie przez całą dobę.

### **Program sygnalizacji**

Program sygnalizacji określony wg poniższych tabel.

**Tabela nr 3. Grupy sygnalizacji**

Lp	Kilometraż przejścia	Grupa	Sygnalizatory	Typ grupy	Parametry grupy	
					G	T <sub>C</sub> <sup>1)</sup>
1	1+178	GK-1	K-1a, K-1b	kołowa ogólna	23 <sup>2)</sup>	50
		GP-2	P-1a <sup>3)</sup> , P-1b <sup>3)</sup>	piesza	10 (+4)	
2	1+672	GK-1	K-2a, K-2b	kołowa ogólna	23 <sup>2)</sup>	50
		GP-2	P-1a <sup>3)</sup> , P-1b <sup>3)</sup>	piesza	10 (+4)	
3	1+9562	GK-1	K-3a, K-3b	kołowa ogólna	23 <sup>2)</sup>	50
		GP-2	P-3a <sup>3)</sup> , P-3b <sup>3)</sup>	piesza	10 (+4)	

- 1) przy ciągłych zgłoszeniach z detektorów pieszych,
- 2) G<sub>min</sub> dla grup kołowych (przy ponownym zgłoszeniu grup pieszych)
- 3) sygnalizatory S-5 dla pieszych wyposażone w sygnalizatory akustyczne

**Tabela nr 3. Grupy sygnalizacji**

Lp	Kilometraż przejścia	Grupa	Sygnalizatory	Typ grupy	Parametry grupy	
					G	T <sub>C</sub> <sup>1)</sup>
1	1+178	GK-1	K-1a, K-1b	kołowa ogólna	23 <sup>2)</sup>	50
		GP-2	P-1a <sup>3)</sup> , P-1b <sup>3)</sup>	piesza	10 (+4)	
2	1+672	GK-1	K-2a, K-2b	kołowa ogólna	23 <sup>2)</sup>	



		GP-2	P-1a <sup>3)</sup> , P-1b <sup>3)</sup>	piesza	10 (+4)	50
3	1+9562	GK-1	K-3a, K-3b	kołowa ogólna	23 <sup>2)</sup>	50
		GP-2	P-3a <sup>3)</sup> , P-3b <sup>3)</sup>	piesza	10 (+4)	

Tabela nr 4. Opis detektorów

Lp	Kilometraż przejścia	Detektory	Grupa	Typ detektora	Wzbudza fazę	Typ grupy
1	1+178	DP-1a, Dp-1b	GP-2	Przycisk dla pieszych z kontrolką potwierdzającą	F-2	piesza
2	1+672	DP-1a, Dp-1b	GP-2	Przycisk dla pieszych z kontrolką potwierdzającą	F-2	
3	1+9562	DP-1a, Dp-1b	GP-2	Przycisk dla pieszych z kontrolką potwierdzającą	F-2	

Tabela nr 5. Wykaz grup kolizyjnych

Grupy / sygnalizatory		GK-1	GP-2
		K-1a, K-1b	P-1a, P-1b
GK-1	K-1a, K-1b	-	<b>X</b>
GP-2	P-1a, P-1b	<b>X</b>	-

Tabela nr 6. Tabela minimalnych czasów międzyzielonych

Grupy / sygnalizatory		GK-1	GP-2
		K-1a, K-1b	P-1a, P-1b
GK-1	K-1a, K-1b	-	<b>6</b>
GP-2	P-1a, P-1b	<b>7</b>	-

Tabela nr 7. Długość sygnałów zielonych dla pieszych

Lp	km	Grupa	Sygnalizatorowy	Se	Ve	G <sub>min</sub>			G=G <sub>min</sub> ·125%	
						obl.	cał.	progr.	obl.	cał./progr.
1	1+178	GP-2	P-1a, P-1b	8	1	8,00	8	8	10,00	<b>10</b>
2	1+672	GP-2	P-1a, P-1b	8	1	8,00	8	8	10,00	<b>10</b>
3	1+9562	GP-2	P-1a, P-1b	8	1	8,00	8	8	10,00	<b>10</b>

Tabela nr 8. Długość sygnałów zielonych dla pojazdów,  $T_c$  (obliczenie nasycenia i przepustowości)

Lp	km	So	n	fw	fc	fs	fmp	fa	fo	fp	fl		S	Q	Y	Gk	C	X	$\Delta C[\%]$
1	1+178	1800	1	1,00	0,97	1,00	0,87	1,00	1,00	1,00	1,00	1519,02	1520	42	0,03	23	699	0,06	93,3
2	1+672	1800	1	1,00	0,97	1,00	0,87	1,00	1,00	1,00	1,00		1520	42	0,03	23	699	0,06	93,3
3	1+9562	1800	1	1,00	0,97	1,00	0,87	1,00	1,00	1,00	1,00		1520	42	0,03	23	699	0,06	93,3

TsGp:	Ts		Topty	46,79
	ΣTm	13	Tmin	27,77
	Gp	10	Tcyklu	50,00
	Gp <sup>1)</sup>	4	Tmax	70,19
	ΣTs	27		

Tabela nr 8. Przykłady realizacji programu (układu faz cyklu i obliczenia przepustowości)

[illegible][illegible]

Początek realizacji programu trójbarnego:

\*F-2 – w przypadku zgłoszeń z detektorów (pierwszeństwo fazy)

\*F-1 (poprzedzona sygnałem R+Y dla GK-1 i R dla GK-1 przez 1s) – w przypadku braku zgłoszenia z detektorów )

**UWAGA:** przed rozpoczęciem realizacji powyższego programu startowego, grupa kołowa GK-1 powinna przez 180 s wyświetlać sygnał Y\* (na pozostałej grupie /GP-2/ brak sygnału)

[illegible]

F-1

**Początek realizacji programu ostrzegawczego – grupa kołowa GK-1 wyświetla sygnał Y\* (na pozostałej grupie /GP-2/ brak sygnału)**

- |   |   |
|---|---|
| • | sygnał czerwony (R)                         |
| • | sygnał żółty (Y)                            |
| • | sygnał zielony (G)                          |
| : | sygnał czerwony + żółty (R+Y)               |
| • | sygnał żółty przerywany (Y*)                |
| • | sygnał zielony przerywany dla pieszych (G*) |
|   | brak sygnału                                |

### **7.5. Urządzenia drogowej sygnalizacji świetlnej**

Projektowane sygnalizatory winy być od krawędzi jezdni na odległość zapewniająca zachowanie minimalnej skrajni poziomej – 0,5 m oraz nie większej niż 2,0 m. sygnalizatory muszą być wyposażone w półprzewodnikowe źródła światła (diody LED). Sygnalizatory dla pojazdów umieszczone obok jezdni należy odchylić o kąt  $5\div 10^\circ$  w kierunku jezdni. Przyciski dla pieszych (detektory) należy stosować na napięcie bezpieczne z optycznym potwierdzeniem przyjęcia zgłoszenia (z kontrolką potwierdzającą) sensorowe. Przyciski dla pieszych należy umieszczać na konstrukcjach wsporczych sygnalizatorów (masztach). Wysokość montażu przycisków wynosi 1,2 – 1,35 m.

### **7.6. Sterownik drogowej sygnalizacji świetlnej**

Sterownik musi być wyposażony w układy kontrolno-zabezpieczające:

- nadzoru detektorów,
- nadzoru pracy zdalnej,
- kontroli sygnałów wyświetlanych przez grupy sygnałowe,
- nadzoru napięcia zasilania z funkcją automatycznego restartu po zaniku zasilania i w przypadku zawieszenia się systemu,
- nadzoru długości cyklu przy sterowaniu cyklicznym,
- kontroli nadmiaru sygnałów zielonych w trybie „pulsujące żółte” powodującego w przypadku zadziałania wyłączenie zasilania obwodów zewnętrznych,
- kontroli minimalnych czasów międzymiędzyzielonych w grupach kolizyjnych,
- wykrywania kolizji sygnałów zielonych,
- nadzoru sygnałów czerwonych i zielonych.

## **8. Planowany termin wprowadzenia projektowanego oznakowania**

Wprowadzenie projektu zmiany stałej organizacji ruchu przewiduje się zrealizować do końca roku 2022 r.

## **9. Uwagi końcowe**



Należy poinformować właściwego Zarządcę Drogi, organ zarządzający ruchem oraz Komendanta Policji o faktycznym terminie wprowadzenia zaprojektowanej organizacji ruchu, w terminie nie krótszym niż 7 dni przed jej wprowadzeniem

Opracował:

## **IV. WYKAZ RYSUNKÓW**

- 1) Plan orientacyjny, skala 1:25000 ..... str. 7
- 2) Plan sytuacyjny, skala 1:1000 ..... str. 8



Jednostka projektowa:	 <b>MOTYLEX</b> kompleksowa obsługa budownictwa			ul. Zimowa 18 87-800 Włocławek tel. kom. 607 542 675
Lokalizacja:	Województwo kujawsko-pomorskie, powiat włocławski, jednostka ewid. Fabianki, obręb ewidencyjny Szpetal Górny, dz. nr 83, 41 i 94/2			
Inwestor:	Powiat Włocławski - Powiatowy Zarząd Dróg we Włocławku z/s w Jarantowicach, Jarantowice 5, 87-850 Chocień			
Nazwa inwestycji:	Przebudowa drogi powiatowej nr 2904C Szpetal Górny - Włocławek od km 1+002 do km 2+000, dł. odc. 998 mb			
Stadium dokumentacji:	Projekt zmiany stałej organizacji ruchu			
Nazwa rysunku:	Plan orientacyjny			
Projektant:	mgr inż. Piotr Przybylski <small>nr uprawnień budowlanych KUP/00046/POOD/04</small>			Podpis: 
Data:	16.08.2021r.	Skala:	1:25000	Branża: <b>drogowa</b> Nr rysunku: <b>1</b>



