



Biuro Projektowo-Konsultingowe
EUROSTRADA[®] Sp. z o.o.

Przedsięwzięcie: Budowa drogi gminnej w m. Marków Towarzystwo i Grabce Józefpolskie na odcinku od drogi powiatowej DP 4715W do ul. Żyrardowskiej

Adres obiektu: Województwo mazowieckie, powiat żyrardowski gm. Mszczonów - obręby: Marków Towarzystwo i Grabce Józefpolskie



Jednostka ewidencyjna: 143802_5 – Mszczonów – obszar wiejski

Nazwa i adres inwestora: BURMISTRZ MSZCZONOWA
96-320 Mszczonów, Plac Piłsudskiego 1

Biuro Projektowe: Biuro Projektowo-Konsultingowe „EUROSTRADA” Sp. z o.o.
Chylice, ul. Przyjacielska 2c, 05-510 Konstancin-Jeziorna
tel./fax +22 644-87-62, e-mail: biuro@eurostrada.pl

Branża: Projekt Stałej Organizacji Ruchu
~~Materiały do opinii~~

Zespół projektowy:

FUNKCJA	IMIĘ I NAZWISKO	UPRAWNIENIA	PODPIS
Projektant	mgr inż. Robert Twardowski	MAZ/0359/POOD/08	
Sprawdzający	mgr inż. Wojciech Parciński	Wa-836/94	

REV. 01

Egz. nr...²...

STAROSTA POWIATU
ŻYRARDOWSKIEGO
ul. Limanowskiego 45
96-300 Żyrardów

**Biuro Projektowo-Konsultingowe
EUROSTRADA Sp. z o.o.
Chylice, ul. Przyjacielska 2c
05-510 Konstancin - Jeziorna**

Dotyczy: wniosku o zatwierdzenie czasowej organizacji ruchu na drodze gminnej w m. Markow Towarzystwo i Grabce Józefpolskie na odcinku od drogi powiatowej DP 4715W do ul. Żyrardowskiej (gm. Mszczonów).

Starosta Powiatu Żyrardowskiego zatwierdza projekt stałej organizacji ruchu na drodze gminnej w m. Markow Towarzystwo i Grabce Józefpolskie na odcinku od drogi powiatowej DP 4715W do ul. Żyrardowskiej (gm. Mszczonów) po otrzymaniu opinii Burmistrza Mszczonowa, Powiatowego Zarządu Dróg i Komendy Powiatowej Policji w Żyrardowie.

Powyższe zgodne z § 3 ust. 1 i 2, § 8 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23.09.2003r. w sprawie warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2017r., poz. 784).

W załączeniu: 2 egz projektu.

z up. STAROSTY
mgr inż. Paweł Myszkowski
Zastępca Dyrektora Wydziału Komunikacji,
Transportu i Dróg Publicznych

Do wiadomości:

1. Urząd Miejski

Plac Piłsudskiego 1, 96-320 Mszczonów

2.a/a

Sprawę prowadzi:
Paweł Myszkowski
Wydział: KD
Tel. 46 855-22-19



Biuro Projektowo-Konsultingowe
EUROSTRADA[®] Sp. z o.o.

Przedsięwzięcie: Budowa drogi gminnej w m. Marków Towarzystwo i Grabce Józefpolskie na odcinku od drogi powiatowej DP 4715W do ul. Żyrardowskiej

Adres obiektu: Województwo mazowieckie, powiat żyrardowski gm. Mszczonów - obręby: Marków Towarzystwo i Grabce Józefpolskie

Jednostka ewidencyjna: 143802_5 – Mszczonów – obszar wiejski

Nazwa i adres inwestora: **BURMISTRZ MSZCZONOWA**
96-320 Mszczonów, Plac Piłsudskiego 1

Biuro Projektowe: Biuro Projektowo-Konsultingowe „EUROSTRADA” Sp. z o.o.
Chylice, ul. Przyjacielska 2c, 05-510 Konstancin-Jeziorna
tel./fax +22 644-87-62, e-mail: biuro@eurostrada.pl

Branża: **Projekt Stałej Organizacji Ruchu**
Materiały do opinii

BURMISTRZ MSZCZONOWA

Plac Piłsudskiego 1
96-320 MSZCZONÓW
tel. centrala (0-46) 858 28 20
sekretariat (0-46) 858 28 40

Projekt organizacji ruchu stałej/tymczasowej
Nr 167/013.32.2020W/1 z dnia 04.11.2021W

- opiniuję pozytywnie/negatywnie
- opiniuję ze zmianami

Termin ważnościbestembow

Zespół projektowy:

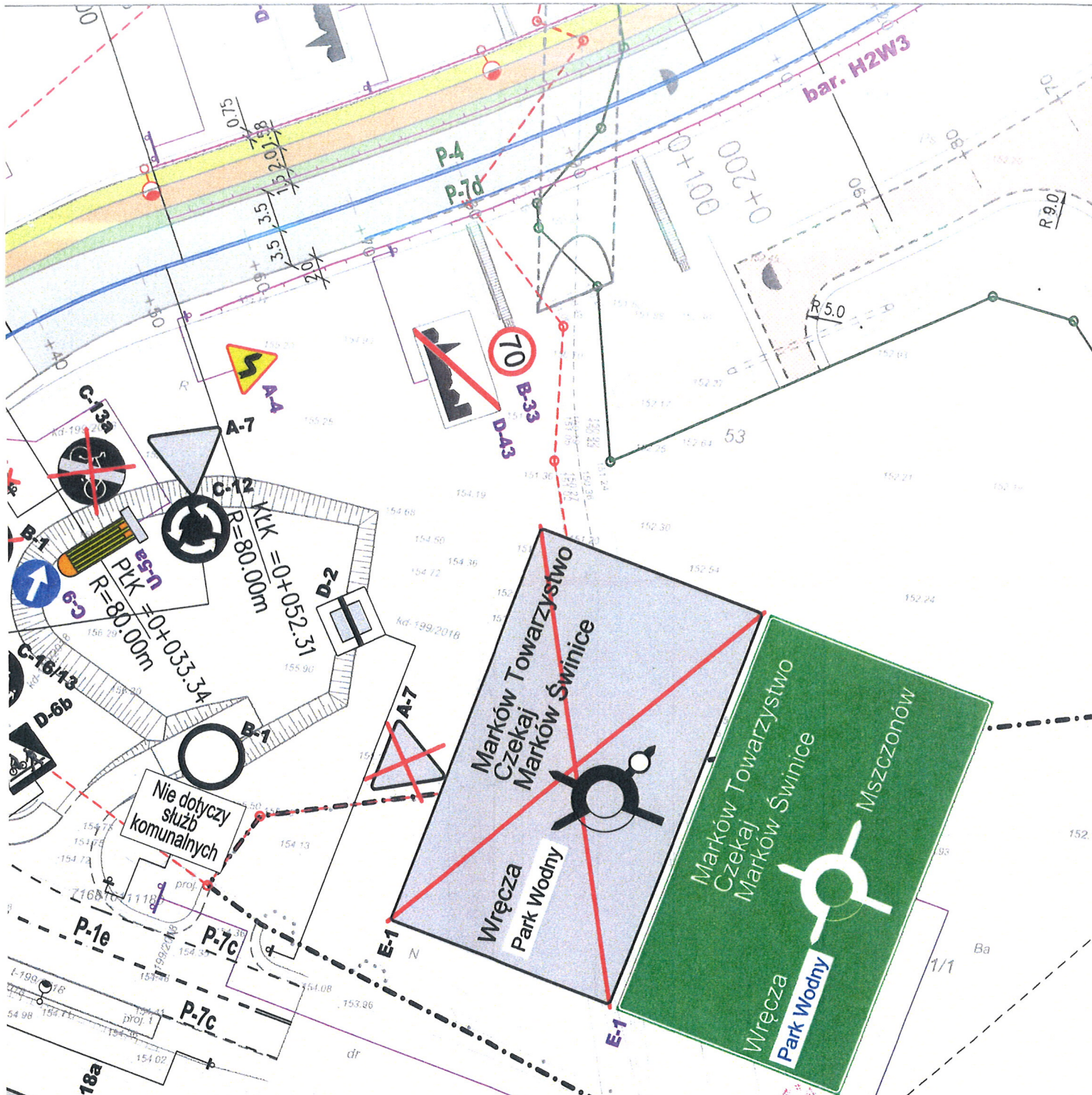
FUNKCJA	IMIĘ I NAZWISKO	UPRAWNIENIA	PODPIS
Projektant	mgr inż. Robert Twardowski	MAZ/0359/POOD/08	
Sprawdzający	mgr inż. Wojciech Parciński	Wa-836/94	

REV. 01

Egz. nr.....

CHYLICE, PAŹDZIERNIK 2021

*Opinia Burmistrza
Mszczonowa*



Projekt tymczasowej / stałej organizacji ruchu
 Nr 2014.1100.22.1021
 - opiniuję pozytywnie
 - odrzucam w całości
 - opiniuję ze zmianami

Termin ważności do odwołania
 Żyrardów, dnia 16.11.2021

DYREKTOR
 Powiatowego Zarządu Dróg
 Andrzej Pydzik

KOMENDA POWIATOWA
 Żyrardów
 96-300 Żyrardów
 tel. 47 700 100

Projekt organizacji ruchu stałej / tymczasowej Nr ewid. 25/21
 - opiniuję pozytywnie / negatywnie
 - opiniuję ze zmianami

Wp 7
 Termin ważności do odwołania
 KOMENDANTA POWIATOWEGO
 w ŻYRARDOWIE
 Mszczonów
 ul. Fabryczna

KIEROWNIK
 Jednostki Kontroli Ruchu Drogowego
 Wydziału Ruchu Drogowego
 KPP w Żyrardowie

asp. szt. Mariusz Badelek 17.11.2021



Spis treści

I. CZĘŚĆ OPISOWA.....	3
1. WSTĘP	4
1.1 Przedmiot inwestycji	4
1.2 Inwestor	4
1.3 Lokalizacja inwestycji.....	4
2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU.....	4
2.1 Usytuowanie przedsięwzięcia, zagospodarowanie terenu i istniejący układ drogowy	4
2.2 Pokrycie terenu inwestycji szatą roślinną	4
2.3 Istniejące obiekty budowlane	4
2.3.1 Drogi.....	4
2.3.2 Sieci uzbrojenia terenu	4
3. PROJEKTOWANE ROZWIĄZANIA TECHNICZNE.....	5
3.1 Przeznaczenie obiektu budowlanego.....	5
3.2 Program użytkowy obiektu budowlanego	5
3.3 Charakterystyczne parametry techniczne	5
3.4 Trasa w planie	6
3.5 Trasa w przekroju podłużnym.....	6
3.6 Zjazdy	6
3.7 Ruch pieszy i rowerowy	7
3.8 Ruch autobusowy	7
3.9 Odwodnienie drogi.....	7
3.10 Projektowany przepust na rzece Okrzesza	8
3.11 Oświetlenie drogi	8
3.12 Kanały technologiczne	8
3.13 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu.....	8
4. ROZWIĄZANIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU.....	8
4.1 Oznakowanie pionowe	8
4.2 Oznakowanie poziome	9
5. WYTYCZNE ORGANIZACJI RUCHU NA CZAS BUDOWY	10
6. PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU	10
II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	11
1. Plan orientacyjny	skala 1 : 25 000
2. Projekt Stałej Organizacji Ruchu	skala 1 : 500



I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. WSTEP

1.1 *Przedmiot inwestycji*

Przedmiotem inwestycji jest budowa drogi gminnej w m. Marków Towarzystwo i Grabce Józefpolskie na odcinku od drogi powiatowej DP 4715W do ul. Żyrardowskiej.

1.2 *Inwestor*

Inwestorem jest Burmistrz Mszczonowa, Plac Piłsudskiego 1, 96-320 Mszczonów.

1.3 *Lokalizacja inwestycji*

Inwestycja zlokalizowana jest w południowo-zachodniej części województwa mazowieckiego, w powiecie żyrardowskim, na terenie gminy Mszczonów.

Budowa drogi gminnej będzie realizowana na terenie obrębów: Marków Towarzystwo i Grabce Józefpolskie.

Droga przebiega głównie przez tereny rolnicze.

2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

2.1 *Usytuowanie przedsięwzięcia, zagospodarowanie terenu i istniejący układ drogowy*

Planowana trasa przebiega po nowych terenach. Obszar planowanej inwestycji stanowią w większości grunty rolne, zalesione oraz nieużytki.

2.2 *Pokrycie terenu inwestycji szatą roślinną*

Na obszarze przedsięwzięcia występują pojedyncze drzewa i krzewy oraz, miejscowo, obszary zalesione.

Nie stwierdzono zieleni cennej przyrodniczo lub pomników przyrody.

Zieleń kolidująca z projektowaną inwestycją zostanie usunięta.

2.3 *Istniejące obiekty budowlane*

2.3.1 *Drogi*

Planowana inwestycja przecina w km 0+295 istniejący pas drogowy drogi gminnej. W chwili obecnej w pasie tym nie ma konstrukcji drogowej.

2.3.2 *Sieci uzbrojenia terenu*

Na terenie inwestycji są zlokalizowane następujące sieci uzbrojenia terenu:

- elektroenergetyczne,
- teletechniczne,
- wodociągowe,
- kanalizacyjne,

- gazowe.

Urządzenia kolidujące z planowanymi rozwiązaniami drogowymi będą przebudowane lub zabezpieczone. Szczegółowe rozwiązania dotyczące przebudowy sieci zostały pokazane na planie sytuacyjnym.

3. PROJEKTOWANE ROZWIĄZANIA TECHNICZNE

3.1 Przeznaczenie obiektu budowlanego

Obiekt budowlany jest przeznaczony do prowadzenia ruchu samochodowego, rowerowego i pieszego.

3.2 Program użytkowy obiektu budowlanego

Zakres zamierzenia inwestycyjnego obejmuje:

- budowę drogi gminnej o długości ok. 630m,
- budowę ronda na skrzyżowaniu projektowanej drogi gminnej z ul. Żyrardowską,
- budowę chodnika i ścieżki rowerowej,
- wykonanie oświetlenia drogowego w niezbędnym zakresie,
- budowę dodatkowej jezdni odpowiadającej parametrom technicznym drogi klasy D, stanowiącej dojazd do przyległych działek oraz zbiornika retencyjnego,
- budowę zjazdów indywidualnych i publicznych,
- budowę odwodnienia powierzchniowego korpusu drogowego (rowów drogowych), ścieków skarpowych oraz drogowej kanalizacji deszczowej w niezbędnym zakresie,
- budowę przepustów, w tym przepustu na rzece Okrzesza,
- budowę zbiornika retencyjnego,
- umocnienie koryta rzeki Okrzesza przed i za przepustem,
- przebudowę lub zabezpieczenie kolidujących urządzeń elektroenergetycznych i wodociągowych,
- wykonanie kanału technologicznego wzdłuż całej trasy,
- wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego (oznakowania poziomego i pionowego, barier ochronnych i ogrodzeń dla pieszych).

Kolejność realizacji prac będzie określona wg ogólnych i szczegółowych harmonogramów, które zobowiązany jest wykonać wykonawca robót. Wykonawca dostosuje harmonogramy do stosowanych technologii, pory roku, wymagań środowiskowych, wymagań Inwestora.

3.3 Charakterystyczne parametry techniczne

Charakterystyczne parametry techniczne projektowanego układu drogowego są następujące:

- Kategoria drogi – droga gminna

- Klasa techniczna drogi – droga klasy Z
- Zakładana prędkość projektowa – 40 km/h
- Kategoria ruchu – KR3
- Nośność nawierzchni – 100 kN/oś
- Projektowany przekrój poprzeczny – 2 x 3,5m pasy ruchu
- Szerokość chodnika – 1.5 – 2.0m
- Szerokość ścieżki rowerowej – 2.0m
- Pobocze gruntowe – 1,0 – 2,0 m

3.4 Trasa w planie

Początek opracowania znajduje się w km 0+037.35 na styku z realizowaną obecnie rozbudową drogi powiatowej nr 4715W odcinek: Wręcza – Mszczonów (wlot na rondo na przecięciu ulic: Fabrycznej i Długiej). Koniec opracowania znajduje się w km 0+664.00, na skrzyżowaniu projektowanej drogi gminnej z ul. Żyrardowską, gdzie przewiduje się budowę ronda w ramach niniejszej inwestycji.

Zasadniczy przekrój drogi składa się z jezdni o szerokości 7.0m (2x3.5m pasy ruchu).

Na całym odcinku po lewej stronie przewidziano wykonanie ścieżki rowerowej o szerokości 2.0m oraz chodnika o szerokości 1.5m oddzielone od jezdni bocznym pasem dzielącym o szerokości 1.5m. Po stronie prawej droga posiada pobocze gruntowe o szerokości 1.0 – 2.0m.

Na całym odcinku droga ma jednostronne pochylenie 2%.

Powiązanie z istniejącą siecią drogową oraz dostęp do przyległego terenu został zapewniony poprzez projektowane zjazdy.

3.5 Trasa w przekroju podłużnym

Trasa w przekroju podłużnym została dostosowana do istniejących uwarunkowań terenowych. Na początkowym odcinku przebiega ona na wysokim nasypie, z uwagi na przecinającą ją rzekę Okrzeszę. Następnie na fragmencie trasa jest zlokalizowana w przekopie i od ok. km 0+300 do końca opracowania przebiega w niewielkim nasypie.

Maksymalne pochylenie podłużne drogi gminnej nie przekracza 4%. Załomy niwelety zostały wokąglone łukami pionowymi o promieniach 2 000 – 5 000m (łuki wypukłe) i 1 000 – 2 000m (łuki wklęsłe).

3.6 Zjazdy

Dla zapewnienia obsługi przyległego terenu wzdłuż projektowanej drogi przewidziano wykonanie zjazdów indywidualnych i publicznych do przyległych nieruchomości. Sytuacyjnie i wysokościowo zostały one dostosowane do istniejącego zagospodarowania terenu. Szerokość zjazdów wynosi 6.5 m (w tym nawierzchnia o szerokości 5,0m).

Na odcinku od km 0+100 – 0+300 po lewej stronie drogi gminnej zaprojektowano dodatkową jezdnię odpowiadającą parametrom technicznym drogi klasy D. Stanowi ona dojazd

do przyległych działek oraz zbiornika retencyjnego.

Przyjęte parametry zjazdów:

- Konstrukcja nawierzchni z betonu asfaltowego (KR1)
- szerokość nawierzchni zjazdów: 5.0 m,
- szerokość pobocza: 0.75 m,
- promień wyokrąglający: 3,0 – 6.0 m.

3.7 Ruch pieszny i rowerowy

Na całym projektowanym odcinku zaprojektowano po lewej stronie ciąg pieszny i rowerowy.

3.8 Ruch autobusowy

Na projektowanym odcinku drogi nie przewiduje się ruchu autobusowego.

3.9 Odwodnienie drogi

Odwodnienie projektowanej drogi gminnej oparto na systemie rowów przydrożnych. Powierzchniowe odprowadzenie wód opadowych i roztopowych przewiduje się poprzez nadanie nawierzchni odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych, umożliwiających sprawny odpływ wody. Spływ do rowów przydrożnych przewiduje się bezpośrednio z nawierzchni jezdni, bądź też poprzez wpusty i przykanaliki. Na odcinkach, gdzie warunki terenowe uniemożliwiają powierzchniowe odprowadzenie wód ścieki zostały ujęte w szczelne systemy kanalizacyjne.

Wody opadowe z odcinka od początku opracowania do przepustu na rzece Okrzeszy zostaną ujęte w system kanalizacji deszczowej, która zostanie włączona do kanalizacji deszczowej realizowanej w ramach rozbudowy drogi powiatowej nr 4715W.

Nadmiar wód opadowych zostanie zretencjonowany przed odprowadzeniem do głównego odbiornika, którym jest rzeka Okrzesza. Odprowadzenie wód opadowych ze zbiornika retencyjnego do odbiornika przyjęto zgodnie z warunkami technicznymi określonymi przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Łowiczu. Zgodnie z warunkami przewiduje się umocnienie koryta rzeki powyżej i poniżej projektowanego przepustu, na odcinkach przed i za miejscem zrzutu wód opadowych odprowadzanych z drogi.

Retencję wód opadowych przewiduje się w zbiorniku otwartym (retencyjno-infiltracyjno-odparowującym) uwzględniającą możliwość przejścia całego deszczu nawalnego o prawdopodobieństwie $p = 50\%$ (§ 101.2 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 1999, nr 43, poz. 430 z późniejszymi zmianami)). Zrzut ze zbiornika będzie się odbywał w sposób regulowany z uwzględnieniem wydanych warunków.

3.10 Projektowany przepust na rzece Okrzesza

Obiekt zaprojektowano w formie ustroju nośnego ze stalowych blach falistych o przekroju zamkniętym. Posadowienie zaprojektowano w postaci fundamentu kruszywowego o grubości min. 30cm owiniętego w geotkaninę.

3.11 Oświetlenie drogi

Przewiduje się wykonanie oświetlenia w niezbędnym zakresie, zgodnie z rozwiązaniami przedstawionymi na planie sytuacyjnym.

3.12 Kanały technologiczne

Wzdłuż całego projektowanego odcinka drogi przewidziano wykonanie kanału technologicznego, umożliwiającego umieszczenie w nim urządzeń nie związanych z ruchem drogowym.

Zakresem budowy kanału technologicznego objęto budowę:

- kanalizacji kablowej RO-1 x RHDPE 125/6,3,
- rurociągu kablowego RS-3 x RHDPE 40/3,7,
- wiązki mikrorur WMR -1x RHDPE 40/3,7.

3.13 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

W ramach urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego przewidziano zastosowanie, zgodnie z postanowieniami odpowiednich przepisów:

- oznakowania pionowego,
- oznakowania poziomego.
- barier ochronnych,
- ogrodzeń dla pieszych.

4. ROZWIĄZANIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Projekt oznakowania pionowego i poziomego został wykonany zgodnie z obowiązującymi przepisami: *Prawem o ruchu drogowym, Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury 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 dn. 23.12.2003 r., Załącznikami do w/w rozporządzenia.*

Elementy oznakowania tj. znaki drogowe poziome, pionowe, tablice, drogowskazy przedstawione w kolorach jako znaki projektowane należy ustawić zgodnie ze wskazaniem na planach sytuacyjnych, z uwzględnieniem wymogów zawartych w ww. aktach prawnych.

4.1 Oznakowanie pionowe

Rozmieszczenie pionowych znaków drogowych pokazano w części rysunkowej projektu stałej organizacji ruchu.

Wielkość znaków ustawianych w powinna odpowiadać grupie wielkości znaków małych, z wyjątkiem oznakowania ronda w m. Marków Towarzystwo (w pasie drogowym drogi powiatowej), gdzie, z wyjątkiem drogowych tablicowych, wielkość znaków ustawianych w powinna odpowiadać grupie wielkości znaków średnich.

Do wykonania lic znaków należy zastosować folie:

- folie typu 2 [II] w przypadku znaków A-7, B-2, B-20, D-6, D-6a,
- folie typu 1 [I] dla pozostałych znaków.

Lokalizacja znaków w przekroju poprzecznym drogi powinna odpowiadać wymaganiom określonym w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury 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 dn. 23.12.2003 r. Przy przekroju ulicznym znaki umieszczać poza chodnikiem, a w przypadku, gdy szerokość chodnika jest większa niż 2,0 m należy montować je na wysięgniku.

Oznakowanie istniejące, które nie jest planowane do dalszego wykorzystania należy zdemontować.

UWAGA: Podczas prac związanych z montowaniem słupków i konstrukcji wsporczych należy zwrócić szczególną uwagę, aby nie uszkodzić urządzeń podziemnych (w szczególności kabli zasilających oświetlenie, które są zlokalizowane na głębokości 0.5m). W przypadku gdyby lokalizacja znaku kolidowała z urządzeniem podziemnym, należy przesunąć posadowienie w miejsce niekolizyjne.

4.2 Oznakowanie poziome

Znaki drogowe poziome, umieszczone na nawierzchni w postaci linii ciągłych lub przerywanych, pojedynczych lub podwójnych, strzałek, napisów, symboli oraz innych linii związanych z oznaczeniem określonych miejsc na tej nawierzchni należy wykonać zgodnie z dokumentacją projektową. Oznakowanie poziome należy wykonać mechanicznie materiałami zgodnymi ze specyfikacją techniczną.

Oznakowanie poziome należy wykonać jako grubowarstwowe. Do znakowania grubowarstwowego stosowane są materiały nie zawierające rozpuszczalników i nakładane warstwą grubości od 0,9mm do 3,5mm. Są to masy chemoutwardzalne (stosowane na zimno).

W przypadku konieczności usunięcia istniejącego oznakowania poziomego, czynność tę należy wykonać jak najmniej uszkadzając nawierzchnię. Zaleca się wykonywać usuwanie oznakowania cienkowarstwowego przez frezowanie. Środki zastosowane do usunięcia oznakowania nie mogą wpływać ujemnie na przyczepność nowego oznakowania do podłoża, na jego szorstkość, trwałość oraz na właściwości podłoża. Usuwanie oznakowania na czas robót drogowych może być wykonane przez zamalowanie nietrwałą farbą barwy czarnej. Materiały pozostałe po usunięciu oznakowania należy usunąć z drogi tak, aby nie zanieczyszczały środowiska.

5. WYTYCZNE ORGANIZACJI RUCHU NA CZAS BUDOWY

Przed przystąpieniem do realizacji robót Wykonawca wykona i uzgodni Projekt organizacji na czas budowy. W projekcie tym należy przewidzieć płynność odbywającego się ruchu z zachowaniem bezpieczeństwa wszystkich jego uczestników.

W przypadku przerwy w robotach na sezon zimowy należy przed rozpoczęciem przerwy wykonać oznakowanie poziome drogi, które by funkcjonowało w okresie przerwy. Po wykonaniu wszystkich robót należy wykonać ostateczne oznakowanie poziome grubowarstwowe.

Projekt organizacji robót oraz harmonogram wykona Wykonawca w dostosowaniu do przyjętych technologii i posiadanego sprzętu. Wszystkie roboty należy prowadzić z uwzględnieniem uwag, opinii i uzgodnień zawartych w projekcie.

UWAGI:

Wykonawca robót przed przystąpieniem do robót powinien uzyskać pozwolenie na zajęcie pasa drogowego. Ewentualne zamknięcia wjazdów na posesję należy uzgodnić z ich właścicielami.

6. PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu wiąże się z zakończeniem realizacji przedmiotowej inwestycji.

Przewiduje się zakończenie budowy i wprowadzenie stałej organizacji ruchu w IV kwartale 2023 roku.



II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- | | |
|-------------------------------------|------------------|
| 1. Plan orientacyjny | skala 1 : 25 000 |
| 2. Projekt Stałej Organizacji Ruchu | skala 1 : 500 |

