

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

INWESTOR :

POWIATOWY ZARZĄD DRÓG
W KIELCACH
UL. WRZOSOWA 44
25-211 KIELCE

PRZEDSIĘWZIĘCIE:

„REMONT SKRZYŻOWANIA DRÓG UL. KIELECKIEJ,
PIERZCHNICKIEJ, MRUCZEJ i NA SKARPIE w CHMIELNIKU”

Niniejszą opinię sporządziłem w oparciu o:
branżowe projekty:
Plan zagospodarowania przestrzennego:
z dnia: 25.10.2016
Nr ewidencyjny projektu organizacyjnego ruchu: 102/2016
Tabela powołania do wykonania organizacji ruchu: 30.10.2016
Termin wyznaczenia organizacji ruchu:

Z up. Starosty

Grażyna Kubiśka-Lach
Główny Specjalista

UZGODNIENIA:

POWIATOWY ZARZĄD DRÓG
w Kielcach
25-211 Kielce, ul. Wrzosowa 44
tel. 41-200-17-48, fax 41-344-51-45

13-10-2016

Opinia profesjonalna

OPRACOWAŁ:

mgr inż. Zbigniew Ciepliński

Opiniuje pozytywnie:
GMINA CHMIELNIK
Plac Kościuszki 7
26-020 Chmielnik
pow. kielecki, woj. świętokrzyskie
Z up. BURMISTRZA

Z-CA BURMISTRZA

Mariusz Ściana

sierpień 2016 r.



**WYDZIAŁ RUCHU DROGOWEGO
KOMENDY MIEJSKIEJ POLICJI
W KIELCACH**

Załącznik do zatwierdzenia
Pismo nr KT-V.7121 1. 22.6.2016 z dnia 29.10.2016
Charakter organizacji ruchu: stała / ~~czasowa~~
Termin wprowadzenia zatwierdzonej organizacji ruchu 30.11.2016
Termin ważności czasowej organizacji ruchu
Miejsce wprowadzenia organizacji ruchu w Kielcach

WRD-JH-5321/1/210/16

Kielce, dn. 9 października 2016 roku

**Projektowanie i Nadzór
Budownictwa Drogowego
mgr inż. Zbigniew Ciepliński
ul. G. Morcinka 25c
25-421 Kielce**

OPINIA

Komendanta Miejskiego Policji w Kielcach

Na podstawie art. 10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku – Prawo o Ruchu Drogowym (Dz. U. z 2012r. poz. 1137) w związku z paragrafem 7 ust. 2 pkt. 3 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. nr 177 z 2003 roku poz. 1729),

Opiniuję pozytywnie z zastrzeżeniem projekt stałej organizacji ruchu – „Remont skrzyżowania dróg ul. Kieleckiej, Mruczej, Pierzchnickiej i Na Skarpie w Chmielniku:

- ✓ W celu zapewnienia właściwego funkcjonowania skrzyżowania należy zastosować rozwiązania uniemożliwiające kierującym najeżdżanie na wyspę centralną oraz powierzchnie wyłączone z ruchu zastosowane w celu podjęcia poszczególnych wlotów skrzyżowania.

Wyk. w 2 egz.
Egz. nr 1 – adresat
Egz. nr 2 – a/a.
Opr. J.H.

**z upoważnienia
Komendanta Miejskiego
Policji w Kielcach (02)**
KIEROWNIK REFERATU I
WYDZIAŁU RUCHU DROGOWEGO
KMP W KIELCACH
asp. szt. Andrzej Młodawski

Załącznik do zatwierdzenia

Pismo nr KT-V.7121 1.126.2016 z dnia 25.10.2016

Charakter organizacji ruchu: stały

Termin wprowadzenia zatwierdzonej organizacji ruchu 30.12.2016

Termin ważności czasowej organizacji ruchu

Podpis

Sygnatura elektroniczna

Projekt zawiera:

- I. Część opisowa
 1. Opis techniczny
 2. Wykaz znaków

- II. Część rysunkowa
 1. Orientacja – rys. 1 (1:10000)
 2. Plan sytuacyjny – rys. 1-1 (1:500) - istniejące i projektowane oznakowanie

Opis Techniczny

Do Projektu Stałej Organizacji Ruchu
w związku z zadaniem:

„REMONT SKRZYŻOWANIA DRÓG UL. KIELECKIEJ, PIERZCHNICKIEJ, MRUCZEJ i NA SKARPIE w CHMIELNIKU”

W związku z remontem skrzyżowania ul. Kieleckiej, Pierzchnickiej, Mruczej, i Na Skarpie w msc. Chmielnik wymagane jest opracowanie Projektu stałej organizacji ruchu. Projektowana organizacja ruchu ma zapewnić bezpieczne poruszanie się pojazdów i pieszych po wyżej wymienionych ulicach.

1. Podstawa Opracowania

Wizja w terenie w celu sprawdzenia istniejącego oznakowania, ustalenia warunków, jakie musi spełniać tymczasowa organizacja ruchu w rejonie prowadzonych robót:

- Mapa sytuacyjno – wysokościowa w skali 1 : 500.
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 poz. 1137 tekst jednolity z późn. zm.).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. z 2003r. nr 177 poz. 1729).
- 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 z 2003r. nr 220, poz. 2181 z późn. zmianami).
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tj. Dz. U. z 2015 r., poz. 460)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016r., poz. 124)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2002r. Nr 170 poz. 1393).
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 23 września 2013 zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2013r. poz. 1326).

2. Przedmiot opracowania i stan istniejący.

Przedmiotowe skrzyżowanie jest pięciowłotowe z ustalonym pierwszeństwem przejazdu. Ulica Mrucza wraz z ulicą Bez Nazwy III w kierunku stacji Orlen pełnią funkcję dróg nadrzędnych. Natomiast ulica Pierzchnicka i ulica Kielecka w kierunku centrum miasta Chmielnik są drogami podrzędnymi.

Ulice Kielecka, Pierzchnicka, Mrucza w miejscowości Chmielnik są drogami powiatowymi jednojezdniowymi, po jednym pasie ruchu w każdym kierunku. Drogi te posiadają nawierzchnię bitumiczną. Ulica Pierzchnicka znajduje się w ciągu drogi powiatowej nr 0355T Suków –Borków –Wojciechów –Szczecno –Pierzchnicka –Suchowola –Chmielnik.

Ulica Na Skarpie jest drogą wewnętrzną również jednojezdniową, po jednym pasie ruchu w każdym kierunku.

Ruch pojazdów z m. Kielce do centrum m. Chmielnik odbywa się przez przedmiotowe skrzyżowanie, co powoduje duże lokalne znaczenie tego skrzyżowania. Ze względu, na zagospodarowanie terenu, przyjęto, iż ruch będzie się odbywał w obu kierunkach (tak, jak jest to obecnie).

2.1. Parametry techniczne dróg na wlotach do skrzyżowania:

2.1.1. Droga powiatowa ul. Bez Nazwy III.

- droga jednojezdniowa, dwukierunkowa, dwupasmowa
- klasa drogi: L (droga lokalna),
- nośność: 80 kN
- prędkość: 50 km/h
- szerokość jezdni: 7,0 m (zwężenia jezdni: nie występują)
- nawierzchnia jezdni: bitumiczna.
- pobocza: strona lewa chodnik o szer. 2 m.
strona prawa pobocze gruntowe utwardzone.
- spadek poprzeczny nawierzchni drogi: dwustronny o nachyleniu 2%
- odwodnienie: wody opadowo-roztopowe odprowadzane są poprzez istniejące spadki poprzeczne i podłużne do istniejących wpustów kanalizacji deszczowej Ø800 mm.
- skrzyżowania z drogami –zwykle.

2.1.2. Droga powiatowa ul. Kielecka.

- droga jednojezdniowa, dwukierunkowa, dwupasmowa
- klasa drogi: L (droga lokalna),
- nośność: 80 kN
- prędkość: 50 km/h
- szerokość jezdni: 7,0 m (zwężenia jezdni: nie występują)
- nawierzchnia jezdni: bitumiczna.

- pobocza: obustronnie chodnik o szer. 2,0 m.
- spadek poprzeczny nawierzchni drogi: dwustronny o nachyleniu 2%
- odwodnienie: wody opadowo-roztopowe odprowadzane są poprzez istniejące spadki poprzeczne i podłużne do istniejących wpustów kanalizacji deszczowej Ø800 mm.
- skrzyżowania z drogami –zwykle.

2.1.3. Ulica Kielecka.

- droga jednojezdniowa, dwukierunkowa, dwupasmowa
- klasa drogi: L (droga lokalna),
- nośność: 80 kN
- prędkość: 50 km/h
- szerokość jezdni: 7,0 m (zwężenia jezdni: nie występują)
- nawierzchnia jezdni: bitumiczna.
- pobocza: obustronnie chodnik o szer. 2,0 m.
- spadek poprzeczny nawierzchni drogi: dwustronny o nachyleniu 2%
- odwodnienie: wody opadowo-roztopowe odprowadzane są poprzez istniejące spadki poprzeczne i podłużne do istniejących wpustów kanalizacji deszczowej Ø800 mm.
- skrzyżowania z drogami –zwykle.

2.1.4. Droga powiatowa nr 0355T -ulica Pierzchnicka.

- droga jednojezdniowa, dwukierunkowa, dwupasmowa
- klasa drogi: L (droga lokalna),
- nośność: 80 kN
- prędkość: 50 km/h
- szerokość jezdni: 7,0 m (zwężenia jezdni: nie występują)
- nawierzchnia jezdni: bitumiczna.
- pobocza: obustronnie chodnik: strona prawa o szer. 2,0 m.
strona lewa o szer. 2,0 m oddzielony pasem zieleni o szer. 1,00 m.
- spadek poprzeczny nawierzchni drogi: dwustronny o nachyleniu 2%
- odwodnienie: wody opadowo-roztopowe odprowadzane są poprzez istniejące spadki poprzeczne i podłużne do istniejących wpustów kanalizacji deszczowej Ø800 mm.
- skrzyżowania z drogami –zwykle.

2.1.5. Droga powiatowa –ul. Mrucza.

- droga jednojezdniowa, dwukierunkowa, dwupasmowa
- klasa drogi: L (droga lokalna),
- nośność: 80 kN
- prędkość: 50 km/h
- szerokość jezdni: 7,0 m (zwężenia jezdni: nie występują)
- nawierzchnia jezdni: bitumiczna.
- pobocza: obustronnie chodnik o szer. 2,0 m.
- spadek poprzeczny nawierzchni drogi: dwustronny o nachyleniu 2%
- odwodnienie: wody opadowo-roztopowe odprowadzane są poprzez istniejące spadki poprzeczne i podłużne do istniejących wpustów kanalizacji deszczowej Ø800 mm.
- skrzyżowania z drogami –zwykłe.

2.1.6. Droga wewnętrzna ul. Na Skarpie.

- droga jednojezdniowa, dwukierunkowa, dwupasmowa
- klasa drogi: D (droga lokalna),
- nośność: 80 kN
- prędkość: 50 km/h
- szerokość jezdni: 4,0 m (zwężenia jezdni: nie występują)
- nawierzchnia jezdni: bitumiczna.
- pobocza: obustronnie gruntowe utwardzone o szer. 1,0 m.
- spadek poprzeczny nawierzchni drogi: dwustronny o nachyleniu 2%
- odwodnienie: wody opadowo-roztopowe odprowadzane są poprzez istniejące spadki poprzeczne. Brak rowów.
- skrzyżowania z drogami –zwykłe.

3. Charakterystyka ruchu drogowego na skrzyżowaniu.

Badania ruchu wykonano w dniu 11 maja 2016r. (środa), dobrej pogodzie w godzinach 6⁰⁰ – 9⁰⁰ oraz 14⁰⁰ – 17⁰⁰. Pomiaru natężenia ruchu dokonano z dwóch stanowisk, których usytuowanie zapewniało dobrą widoczność dla każdej z osób rejestrujących pomiar na skrzyżowaniu. Stanowisko nr 1 usytuowano u zbiegu ul. Kieleckiej i Mruczej, a stanowisko nr 2 u zbiegu ul. Bez nazwy III i ul. Pierzchnickiej. W celu dokładniejszej analizy natężenia ruchu stanowiska podzielono jeszcze na 4 wloty:

- Wlot A –ul. Pierzchnicka.
- Wlot B –ul. Mrucza.
- Wlot C –ul. Kielecka.
- Wlot D –ul. Bez Nazwy III

Wyniki badań ruchu kołowego zestawiono w tabelach nr 1 -9 z uwzględnieniem struktury rodzajowej pojazdów na niżej wymienione grupy:

- Samochody osobowe –O
- Samochody dostawcze, mikrobusy –F
- Ciężarówki – C
- Ciężarówki z naczepami lub przyczepami –Cp
- Autobusy –A
- Pojazdy jednośladowe (rowery, skutery) –J

Tabela nr 1. Zestawienie zarejestrowanych natężeń ruchu na wlocie A w godzinach 6⁰⁰ – 9⁰⁰.

| Godz. | Ni Qi | Relacja w lewo (AL) | | | | | | Relacja na wprost (AW) | | | | | | Relacja w prawo (AP) | | | | | | Wlot A |
|-----------------------------------|---------|---------------------|---|---|-----|---|-----|------------------------|-----|---|----|-----|------|----------------------|---|-----|-----|---|------|--------|
| | | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | |
| 6 ⁰⁰ – 6 ¹⁵ | P/15min | 1 | - | - | 1 | - | 2 | 8 | - | - | - | 1 | 9 | - | - | - | 1 | - | 1 | 12 |
| 6 ¹⁵ – 6 ³⁰ | P/15min | 2 | - | - | - | - | 2 | 8 | 1 | - | - | - | 9 | 4 | - | 1 | - | - | 5 | 16 |
| 6 ³⁰ – 6 ⁴⁵ | P/15min | 2 | - | - | - | - | 2 | 6 | - | - | - | - | 6 | - | - | - | - | - | 8 | |
| 6 ⁴⁵ – 7 ⁰⁰ | P/15min | 1 | - | - | - | - | 1 | 11 | - | - | - | 1 | 12 | 4 | - | - | 2 | - | 6 | 19 |
| 6 ⁰⁰ – 7 ⁰⁰ | P/h | 6 | - | - | 1 | - | 7 | 33 | 1 | - | - | 2 | 36 | 8 | - | 1 | 3 | - | 12 | 55 |
| 6 ⁰⁰ – 7 ⁰⁰ | E/h | 6 | - | - | 2,2 | - | 8,2 | 33 | 1,8 | - | - | 0,6 | 35,4 | 8 | - | 1,6 | 6,6 | - | 16,2 | 59,8 |

| Godz. | Ni Qi | Relacja w lewo (AL) | | | | | | Relacja na wprost (AW) | | | | | | Relacja w prawo (AP) | | | | | | Wlot A |
|-----------------------------------|---------|---------------------|---|---|----|---|----|------------------------|---|-----|----|---|------|----------------------|---|---|----|---|----|--------|
| | | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | |
| 7 ⁰⁰ – 7 ¹⁵ | P/15min | 7 | - | - | - | - | 7 | 15 | - | - | - | - | 9 | 2 | - | - | - | - | 2 | 24 |
| 7 ¹⁵ – 7 ³⁰ | P/15min | 1 | - | - | - | - | 1 | 12 | - | - | - | - | 9 | 6 | - | - | - | - | 6 | 19 |
| 7 ³⁰ – 7 ⁴⁵ | P/15min | 4 | - | - | - | - | 4 | 8 | - | - | - | - | 6 | 6 | - | - | - | - | 6 | 18 |
| 7 ⁴⁵ – 8 ⁰⁰ | P/15min | 4 | - | - | - | - | 4 | 20 | - | 1 | - | - | 12 | 4 | - | - | - | - | 4 | 29 |
| 7 ⁰⁰ – 8 ⁰⁰ | P/h | 16 | - | - | - | - | 16 | 55 | - | 1 | - | - | 56 | 18 | - | - | - | - | 18 | 90 |
| 7 ⁰⁰ – 8 ⁰⁰ | E/h | 16 | - | - | - | - | 16 | 55 | - | 1,6 | - | - | 56,6 | 18 | - | - | - | - | 18 | 90,6 |

| Godz. | Ni Qi | Relacja w lewo (AL) | | | | | | Relacja na wprost (AW) | | | | | | Relacja w prawo (AP) | | | | | | Wlot A |
|-----------------------------------|---------|---------------------|---|-----|-----|---|------|------------------------|-----|-----|-----|-----|------|----------------------|---|---|----|---|----|--------|
| | | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | |
| 8 ⁰⁰ – 8 ¹⁵ | P/15min | 8 | - | - | - | - | 8 | 17 | 1 | - | 1 | - | 19 | 1 | - | - | - | - | 1 | 28 |
| 8 ¹⁵ – 8 ³⁰ | P/15min | 2 | - | - | - | - | 2 | 15 | - | - | - | - | 15 | 4 | - | - | - | - | 4 | 21 |
| 8 ³⁰ – 8 ⁴⁵ | P/15min | 3 | - | - | - | - | 3 | 13 | - | - | - | - | 13 | 3 | - | - | - | - | 3 | 19 |
| 8 ⁴⁵ – 9 ⁰⁰ | P/15min | 3 | - | 1 | 1 | - | 5 | 25 | - | 1 | - | 1 | 27 | 3 | - | - | - | - | 3 | 35 |
| 8 ⁰⁰ – 9 ⁰⁰ | P/h | 16 | - | 1 | 1 | - | 18 | 70 | 1 | 1 | 1 | 1 | 74 | 11 | - | - | - | - | 11 | 103 |
| 8 ⁰⁰ – 9 ⁰⁰ | E/h | 16 | - | 1,6 | 2,2 | - | 19,8 | 70 | 1,8 | 1,6 | 2,2 | 0,3 | 73,7 | 11 | - | - | - | - | 11 | 104,5 |

Tabela nr 2. Zestawienie zarejestrowanych natężeń ruchu na wolicie A w godzinach 14⁰⁰ – 17⁰⁰.

| Godz. | Ni Qi | Relacja w lewo (AL) | | | | | | Relacja na wprost (AW) | | | | | | Relacja w prawo (AP) | | | | | | Włot A |
|-------------------------------------|---------|---------------------|---|-----|-----|---|-----|------------------------|-----|---|----|-----|------|----------------------|---|-----|----|-----|------|--------|
| | | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | |
| 14 ⁰⁰ – 14 ¹⁵ | P/15min | - | - | - | - | - | - | 15 | 1 | - | - | 1 | 17 | 2 | - | - | 2 | - | 4 | 21 |
| 14 ¹⁵ – 14 ³⁰ | P/15min | - | - | 1 | - | - | 1 | 16 | - | - | - | - | 16 | 1 | - | - | - | - | 1 | 18 |
| 14 ³⁰ – 14 ⁴⁵ | P/15min | 1 | - | - | - | - | 1 | 12 | - | - | - | - | 12 | 1 | - | - | 1 | - | 2 | 15 |
| 14 ⁴⁵ – 15 ⁰⁰ | P/15min | 2 | - | - | 1 | - | 3 | 10 | - | - | - | - | 10 | 2 | - | 2 | 2 | 1 | 7 | 20 |
| 14 ⁰⁰ – 15 ⁰⁰ | P/h | 3 | - | 1 | 1 | - | 5 | 53 | 1 | - | - | 1 | 55 | 6 | - | 2 | 5 | 1 | 14 | 74 |
| 14 ⁰⁰ – 15 ⁰⁰ | E/h | 3 | - | 1,6 | 2,2 | - | 6,8 | 53 | 1,8 | - | - | 0,3 | 55,1 | 6 | - | 3,2 | 11 | 0,3 | 16,2 | 82,4 |

| Godz. | Ni Qi | Relacja w lewo (AL) | | | | | | Relacja na wprost (AW) | | | | | | Relacja w prawo (AP) | | | | | | Włot A |
|-------------------------------------|---------|---------------------|---|-----|-----|-----|------|------------------------|-----|-----|----|-----|------|----------------------|---|-----|-----|---|------|--------|
| | | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | |
| 15 ⁰⁰ – 15 ¹⁵ | P/15min | 5 | - | - | - | - | 5 | 13 | - | - | - | 1 | 14 | 1 | - | - | - | - | 1 | 20 |
| 15 ¹⁵ – 15 ³⁰ | P/15min | 6 | - | 1 | 1 | - | 8 | 20 | 1 | - | - | - | 21 | 4 | - | - | - | - | 4 | 33 |
| 15 ³⁰ – 15 ⁴⁵ | P/15min | 3 | - | 2 | - | - | 5 | 25 | - | - | - | - | 25 | 4 | - | 1 | - | - | 5 | 35 |
| 15 ⁴⁵ – 16 ⁰⁰ | P/15min | 4 | - | - | - | 1 | 5 | 17 | 1 | 1 | - | 1 | 20 | 4 | - | - | 1 | - | 5 | 30 |
| 15 ⁰⁰ – 16 ⁰⁰ | P/h | 18 | - | 3 | 1 | 1 | 23 | 75 | 2 | 1 | - | 2 | 80 | 13 | - | 1 | 1 | - | 15 | 118 |
| 15 ⁰⁰ – 16 ⁰⁰ | E/h | 18 | - | 4,8 | 2,2 | 0,3 | 25,3 | 75,0 | 3,6 | 1,6 | - | 0,6 | 80,8 | 13 | - | 1,6 | 2,2 | - | 16,8 | 122,9 |

| Godz. | Ni Qi | Relacja w lewo (AL) | | | | | | Relacja na wprost (AW) | | | | | | Relacja w prawo (AP) | | | | | | Włot A |
|-------------------------------------|---------|---------------------|---|-----|----|---|------|------------------------|-----|---|----|-----|------|----------------------|---|-----|-----|---|------|--------|
| | | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | |
| 16 ⁰⁰ – 16 ¹⁵ | P/15min | 3 | - | - | - | - | 3 | 14 | 1 | - | - | - | 15 | 2 | - | - | - | - | 2 | 20 |
| 16 ¹⁵ – 16 ³⁰ | P/15min | 1 | - | 1 | - | - | 2 | 17 | - | - | - | - | 17 | 3 | - | - | 1 | - | 4 | 23 |
| 16 ³⁰ – 16 ⁴⁵ | P/15min | 3 | - | - | - | - | 3 | 15 | - | - | - | - | 15 | 2 | - | 1 | - | - | 3 | 21 |
| 16 ⁴⁵ – 17 ⁰⁰ | P/15min | 3 | - | - | - | - | 3 | 13 | - | - | - | 2 | 25 | 2 | - | - | - | - | 2 | 20 |
| 16 ⁰⁰ – 17 ⁰⁰ | P/h | 10 | - | 1 | - | - | 11 | 59 | 1 | - | - | 2 | 62 | 9 | - | 1 | 1 | - | 11 | 84 |
| 16 ⁰⁰ – 17 ⁰⁰ | E/h | 10 | - | 1,6 | - | - | 11,6 | 59 | 1,8 | - | - | 0,6 | 61,4 | 9 | - | 1,6 | 2,2 | - | 10,9 | 83,9 |

Tabela nr 3. Zestawienie zarejestrowanych natężeń ruchu na wolicie B w godzinach 6⁰⁰ – 9⁰⁰.

| Godz. | Ni Qi | Relacja w lewo (BL) | | | | | | Relacja na wprost (BW) | | | | | | Relacja w prawo (BP) | | | | | | Włot B |
|-----------------------------------|---------|---------------------|---|---|----|---|-----|------------------------|-----|-----|-----|---|------|----------------------|---|-----|-----|---|------|--------|
| | | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | |
| 6 ⁰⁰ – 6 ¹⁵ | P/15min | - | - | - | - | - | - | 10 | 1 | 1 | 1 | - | 13 | 2 | - | - | - | - | 2 | 15 |
| 6 ¹⁵ – 6 ³⁰ | P/15min | - | - | - | - | - | - | 8 | - | - | 1 | - | 9 | 3 | - | - | - | - | 3 | 12 |
| 6 ³⁰ – 6 ⁴⁵ | P/15min | 1 | - | - | - | - | 1 | 11 | - | - | - | - | 11 | 5 | - | 1 | - | - | 6 | 18 |
| 6 ⁴⁵ – 7 ⁰⁰ | P/15min | 1 | - | - | - | - | 1 | 14 | - | - | 2 | - | 16 | 5 | - | - | 1 | - | 6 | 23 |
| 6 ⁰⁰ – 7 ⁰⁰ | P/h | 2 | - | - | - | - | 2 | 43 | 1 | 1 | 4 | - | 49 | 15 | - | 1 | 1 | - | 17 | 68 |
| 6 ⁰⁰ – 7 ⁰⁰ | E/h | 2 | - | - | - | - | 2,0 | 43,0 | 1,8 | 1,6 | 8,8 | - | 55,2 | 15,0 | - | 1,6 | 2,2 | - | 18,8 | 76,0 |

| Godz. | Ni Qi | Relacja w lewo (BL) | | | | | | Relacja na wprost (BW) | | | | | | Relacja w prawo (BP) | | | | | | Wlot B |
|-----------------------------------|---------|---------------------|---|---|----|---|-----|------------------------|---|-----|------|---|------|----------------------|---|-----|----|---|----|--------|
| | | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | |
| 7 ⁰⁰ – 7 ¹⁵ | P/15min | 2 | - | - | - | - | 2 | 8 | - | - | 2 | - | 10 | 2 | - | - | - | - | 2 | 14 |
| 7 ¹⁵ – 7 ³⁰ | P/15min | 3 | - | - | - | - | 3 | 12 | - | - | 1 | - | 13 | 4 | - | 1 | - | - | 5 | 21 |
| 7 ³⁰ – 7 ⁴⁵ | P/15min | 2 | - | - | - | - | 2 | 11 | - | 2 | - | - | 13 | 3 | - | 2 | - | - | 5 | 20 |
| 7 ⁴⁵ – 8 ⁰⁰ | P/15min | 2 | - | - | - | - | 2 | 8 | - | 1 | 2 | - | 11 | 3 | - | 2 | - | - | 5 | 18 |
| 7 ⁰⁰ – 8 ⁰⁰ | P/h | 9 | - | - | - | - | 9 | 39 | - | 3 | 5 | - | 47 | 12 | - | 5 | - | - | 17 | 73 |
| 7 ⁰⁰ – 8 ⁰⁰ | E/h | 9 | - | - | - | - | 9,0 | 39,0 | - | 4,8 | 11,0 | - | 54,8 | 12,0 | - | 8,0 | - | - | 20 | 83,8 |

| Godz. | Ni Qi | Relacja w lewo (BL) | | | | | | Relacja na wprost (BW) | | | | | | Relacja w prawo (BP) | | | | | | Wlot B |
|-----------------------------------|---------|---------------------|---|---|----|---|-----|------------------------|---|-----|-----|---|------|----------------------|---|-----|-----|---|------|--------|
| | | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | |
| 8 ⁰⁰ – 8 ¹⁵ | P/15min | - | - | - | - | - | - | 10 | - | - | 1 | - | 11 | 2 | - | - | 2 | - | 4 | 15 |
| 8 ¹⁵ – 8 ³⁰ | P/15min | 1 | - | - | - | - | 1 | 7 | - | 1 | 3 | - | 11 | 4 | - | - | - | - | 4 | 16 |
| 8 ³⁰ – 8 ⁴⁵ | P/15min | 3 | - | - | - | - | 3 | 9 | - | 2 | - | - | 11 | 4 | - | - | 1 | - | 5 | 19 |
| 8 ⁴⁵ – 9 ⁰⁰ | P/15min | 2 | - | - | - | - | 2 | 6 | - | 1 | - | - | 7 | 4 | - | 1 | - | - | 5 | 14 |
| 8 ⁰⁰ – 9 ⁰⁰ | P/h | 6 | - | - | - | - | 6 | 32 | - | 4 | 4 | - | 40 | 14 | - | 1 | 3 | - | 18 | 64 |
| 8 ⁰⁰ – 9 ⁰⁰ | E/h | 6,0 | - | - | - | - | 6,0 | 32,0 | - | 6,4 | 8,8 | - | 47,2 | 14,0 | - | 1,6 | 6,6 | - | 22,2 | 75,4 |

Tabela nr 4. Zestawienie zarejestrowanych natężeń ruchu na wolicie B w godzinach 14⁰⁰ – 17⁰⁰.

| Godz. | Ni Qi | Relacja w lewo (BL) | | | | | | Relacja na wprost (BW) | | | | | | Relacja w prawo (BP) | | | | | | Wlot B |
|-------------------------------------|---------|---------------------|---|---|----|---|-----|------------------------|---|-----|----|---|------|----------------------|---|-----|-----|---|----|--------|
| | | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | |
| 14 ⁰⁰ – 14 ¹⁵ | P/15min | 3 | - | - | - | - | 3 | 12 | - | - | - | - | 12 | 5 | - | 1 | - | - | 6 | 21 |
| 14 ¹⁵ – 14 ³⁰ | P/15min | 2 | - | - | - | - | 2 | 15 | - | - | 3 | - | 18 | 5 | - | - | 1 | - | 6 | 26 |
| 14 ³⁰ – 14 ⁴⁵ | P/15min | - | - | - | - | - | - | 12 | - | - | - | - | 12 | 3 | - | 2 | - | - | 5 | 17 |
| 14 ⁴⁵ – 15 ⁰⁰ | P/15min | 2 | - | - | - | - | 2 | 15 | - | 1 | 2 | - | 18 | 6 | - | - | - | - | 6 | 26 |
| 14 ⁰⁰ – 15 ⁰⁰ | P/h | 7 | - | - | - | - | 7 | 54 | - | 1 | 5 | - | 60 | 19 | - | 3 | 1 | - | 23 | 90 |
| 14 ⁰⁰ – 15 ⁰⁰ | E/h | 7,0 | - | - | - | - | 7,0 | 54,0 | - | 1,6 | 11 | - | 66,6 | 19,0 | - | 4,8 | 2,2 | - | 26 | 99,6 |

| Godz. | Ni Qi | Relacja w lewo (BL) | | | | | | Relacja na wprost (BW) | | | | | | Relacja w prawo (BP) | | | | | | Wlot B |
|-------------------------------------|---------|---------------------|---|---|-----|---|-----|------------------------|---|-----|-----|---|------|----------------------|---|-----|----|-----|------|--------|
| | | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | |
| 15 ⁰⁰ – 15 ¹⁵ | P/15min | - | - | - | - | - | - | 10 | - | - | - | - | 10 | 1 | - | - | - | - | 1 | 11 |
| 15 ¹⁵ – 15 ³⁰ | P/15min | 2 | - | - | - | - | 2 | 15 | - | - | - | - | 15 | 4 | - | - | - | - | 4 | 21 |
| 15 ³⁰ – 15 ⁴⁵ | P/15min | 1 | - | - | 1 | - | 2 | 11 | - | - | 1 | - | 12 | 6 | - | 1 | - | 1 | 8 | 22 |
| 15 ⁴⁵ – 16 ⁰⁰ | P/15min | 3 | - | - | - | - | 3 | 9 | - | 1 | - | - | 10 | 4 | - | 1 | - | - | 5 | 18 |
| 15 ⁰⁰ – 16 ⁰⁰ | P/h | 6 | - | - | 1 | - | 7 | 45 | - | 1 | 1 | - | 47 | 15 | - | 2 | - | 1 | 18 | 72 |
| 15 ⁰⁰ – 16 ⁰⁰ | E/h | 6,0 | - | - | 2,2 | - | 8,2 | 45,0 | - | 1,6 | 2,2 | - | 48,8 | 15,0 | - | 3,2 | - | 0,3 | 18,5 | 75,5 |

| Godz. | Ni Qi | Relacja w lewo (BL) | | | | | | Relacja na wprost (BW) | | | | | | Relacja w prawo (BP) | | | | | | Włot B |
|-------------------------------------|---------|---------------------|---|---|----|---|-----|------------------------|---|-----|-----|---|------|----------------------|---|-----|----|-----|------|--------|
| | | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | |
| 16 ⁰⁰ – 16 ¹⁵ | P/15min | 1 | - | - | - | - | 1 | 9 | - | 2 | - | - | 11 | 2 | - | - | - | - | 2 | 14 |
| 16 ¹⁵ – 16 ³⁰ | P/15min | 1 | - | - | - | - | 1 | 14 | - | - | 1 | - | 15 | 5 | - | - | - | - | 5 | 21 |
| 16 ³⁰ – 16 ⁴⁵ | P/15min | 3 | - | - | - | - | 3 | 11 | - | 2 | - | - | 13 | 3 | - | 1 | - | - | 4 | 20 |
| 16 ⁴⁵ – 17 ⁰⁰ | P/15min | 3 | - | - | - | - | 3 | 12 | - | 1 | 2 | - | 15 | 5 | - | - | - | 1 | 6 | 24 |
| 16 ⁰⁰ – 17 ⁰⁰ | P/h | 8 | - | - | - | - | 8 | 46 | - | 5 | 3 | - | 54 | 15 | - | 1 | - | 1 | 17 | 79 |
| 16 ⁰⁰ – 17 ⁰⁰ | E/h | 8,0 | - | - | - | - | 8,0 | 46,0 | - | 8,0 | 6,6 | - | 60,6 | 15,0 | - | 1,6 | - | 0,3 | 16,9 | 85,5 |

Tabela nr 5. Zestawienie zarejestrowanych natężeń ruchu na wlocie C w godzinach 6⁰⁰ – 9⁰⁰.

| Godz. | Ni Qi | Relacja w lewo (CL) | | | | | | Relacja na wprost (CW) | | | | | | Relacja w prawo (CP) | | | | | | Włot C |
|-----------------------------------|---------|---------------------|-----|---|----|---|------|------------------------|-----|---|----|---|------|----------------------|---|---|----|---|------|--------|
| | | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | |
| 6 ⁰⁰ – 6 ¹⁵ | P/15min | 7 | - | - | - | - | 7 | 8 | - | - | - | - | 8 | 5 | - | - | - | - | 5 | 20 |
| 6 ¹⁵ – 6 ³⁰ | P/15min | 6 | 1 | - | - | - | 7 | 11 | 1 | - | - | - | 12 | 5 | - | - | - | - | 5 | 24 |
| 6 ³⁰ – 6 ⁴⁵ | P/15min | 8 | - | - | - | - | 8 | 20 | 1 | - | - | - | 21 | 2 | - | - | - | - | 2 | 31 |
| 6 ⁴⁵ – 7 ⁰⁰ | P/15min | 12 | - | - | - | - | 12 | 17 | - | - | - | - | 17 | 4 | - | - | - | - | 4 | 33 |
| 6 ⁰⁰ – 7 ⁰⁰ | P/h | 34 | 1 | - | - | - | 35 | 56 | 2 | - | - | - | 58 | 16 | - | - | - | - | 16 | 108 |
| 6 ⁰⁰ – 7 ⁰⁰ | E/h | 34,0 | 1,8 | - | - | - | 35,8 | 56,0 | 3,6 | - | - | - | 59,6 | 16,0 | - | - | - | - | 16,0 | 111,4 |

| Godz. | Ni Qi | Relacja w lewo (CL) | | | | | | Relacja na wprost (CW) | | | | | | Relacja w prawo (CP) | | | | | | Włot C |
|-----------------------------------|---------|---------------------|---|-----|----|---|------|------------------------|---|-----|----|---|------|----------------------|---|---|----|---|------|--------|
| | | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | |
| 7 ⁰⁰ – 7 ¹⁵ | P/15min | 19 | - | - | - | - | 19 | 12 | - | - | - | - | 12 | 7 | - | - | - | - | 7 | 38 |
| 7 ¹⁵ – 7 ³⁰ | P/15min | 16 | - | 1 | - | - | 17 | 13 | - | - | - | - | 13 | 5 | - | - | - | - | 5 | 35 |
| 7 ³⁰ – 7 ⁴⁵ | P/15min | 16 | - | 1 | - | - | 17 | 19 | - | 1 | - | - | 20 | 2 | - | - | - | - | 2 | 39 |
| 7 ⁴⁵ – 8 ⁰⁰ | P/15min | 13 | - | 1 | - | - | 14 | 16 | - | 2 | - | - | 18 | - | - | - | - | - | - | 32 |
| 7 ⁰⁰ – 8 ⁰⁰ | P/h | 64 | - | 3 | - | - | 67 | 67 | - | 3 | - | - | 70 | 14 | - | - | - | - | 14 | 144 |
| 7 ⁰⁰ – 8 ⁰⁰ | E/h | 64,0 | - | 4,8 | - | - | 68,8 | 67,0 | - | 4,8 | - | - | 71,8 | 14,0 | - | - | - | - | 14,0 | 154,6 |

| Godz. | Ni Qi | Relacja w lewo (CL) | | | | | | Relacja na wprost (CW) | | | | | | Relacja w prawo (CP) | | | | | | Włot C |
|-----------------------------------|---------|---------------------|-----|-----|----|-----|------|------------------------|-----|---|----|-----|------|----------------------|---|---|----|-----|------|--------|
| | | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | |
| 8 ⁰⁰ – 8 ¹⁵ | P/15min | 23 | - | - | - | - | 23 | 14 | - | - | - | - | 14 | 8 | - | - | - | - | 8 | 45 |
| 8 ¹⁵ – 8 ³⁰ | P/15min | 16 | 1 | 1 | - | - | 18 | 13 | 1 | - | - | - | 14 | 7 | - | - | - | - | 7 | 39 |
| 8 ³⁰ – 8 ⁴⁵ | P/15min | 15 | 1 | - | - | 1 | 17 | 14 | - | - | - | - | 14 | 3 | - | - | - | 1 | 4 | 35 |
| 8 ⁴⁵ – 9 ⁰⁰ | P/15min | 16 | - | - | - | - | 16 | 14 | - | - | - | 1 | 15 | 2 | - | - | - | 2 | 4 | 35 |
| 8 ⁰⁰ – 9 ⁰⁰ | P/h | 70 | 2 | 1 | - | 1 | 74 | 55 | 1 | - | - | 1 | 57 | 20 | - | - | - | 3 | 23 | 154 |
| 8 ⁰⁰ – 9 ⁰⁰ | E/h | 70,0 | 3,6 | 1,6 | - | 0,3 | 75,5 | 55,0 | 1,8 | - | - | 0,3 | 57,1 | 20,0 | - | - | - | 0,9 | 20,9 | 153,5 |

Tabela nr 6. Zestawienie zarejestrowanych natężeń ruchu na wolicie C w godzinach 14⁰⁰ – 17⁰⁰.

| Godz. | Ni Qi | Relacja w lewo (CL) | | | | | | Relacja na wprost (CW) | | | | | | Relacja w prawo (CP) | | | | | | Włot C |
|-------------------------------------|---------|---------------------|-----|-----|----|-----|------|------------------------|-----|---|----|-----|------|----------------------|---|---|----|---|------|--------|
| | | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | |
| 14 ⁰⁰ – 14 ¹⁵ | P/15min | 18 | 1 | 1 | - | 1 | 21 | 19 | 1 | - | - | - | 20 | 2 | - | - | - | - | 2 | 43 |
| 14 ¹⁵ – 14 ³⁰ | P/15min | 21 | - | - | - | - | 21 | 17 | 1 | - | - | 2 | 20 | 5 | - | - | - | - | 5 | 46 |
| 14 ³⁰ – 14 ⁴⁵ | P/15min | 17 | - | - | - | 2 | 19 | 12 | - | - | - | 1 | 13 | 6 | - | - | - | - | 6 | 38 |
| 14 ⁴⁵ – 15 ⁰⁰ | P/15min | 15 | 1 | - | - | - | 16 | 19 | - | - | - | - | 19 | 2 | - | - | - | - | 2 | 37 |
| 14 ⁰⁰ – 15 ⁰⁰ | P/h | 71 | 2 | 1 | - | 3 | 77 | 67 | 2 | - | - | 3 | 72 | 15 | - | - | - | - | 15 | 164 |
| 14 ⁰⁰ – 15 ⁰⁰ | E/h | 71,0 | 3,6 | 1,6 | - | 0,9 | 77,1 | 67,0 | 3,6 | - | - | 0,9 | 71,5 | 15,0 | - | - | - | - | 15,0 | 163,6 |

| Godz. | Ni Qi | Relacja w lewo (CL) | | | | | | Relacja na wprost (CW) | | | | | | Relacja w prawo (CP) | | | | | | Włot C |
|-------------------------------------|---------|---------------------|-----|---|----|-----|------|------------------------|-----|---|----|-----|------|----------------------|---|---|----|-----|------|--------|
| | | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | |
| 15 ⁰⁰ – 15 ¹⁵ | P/15min | 20 | 1 | - | - | - | 21 | 26 | - | - | - | - | 26 | 9 | - | - | - | - | 9 | 56 |
| 15 ¹⁵ – 15 ³⁰ | P/15min | 16 | - | - | - | - | 16 | 20 | - | - | - | - | 20 | 1 | - | - | - | - | 1 | 37 |
| 15 ³⁰ – 15 ⁴⁵ | P/15min | 12 | - | - | - | 1 | 13 | 18 | 1 | - | - | - | 19 | 3 | - | - | - | 1 | 4 | 36 |
| 15 ⁴⁵ – 16 ⁰⁰ | P/15min | 18 | 1 | - | - | - | 19 | 14 | - | - | - | 1 | 15 | 3 | - | - | - | - | 3 | 37 |
| 15 ⁰⁰ – 16 ⁰⁰ | P/h | 66 | 2 | - | - | 1 | 69 | 78 | 1 | - | - | 1 | 80 | 16 | - | - | - | 1 | 17 | 166 |
| 15 ⁰⁰ – 16 ⁰⁰ | E/h | 66,0 | 3,6 | - | - | 0,3 | 69,9 | 78,0 | 1,8 | - | - | 0,3 | 80,1 | 16,0 | - | - | - | 0,3 | 16,3 | 166,3 |

| Godz. | Ni Qi | Relacja w lewo (CL) | | | | | | Relacja na wprost (CW) | | | | | | Relacja w prawo (CP) | | | | | | Włot C |
|-------------------------------------|---------|---------------------|-----|---|----|-----|------|------------------------|---|---|----|-----|------|----------------------|---|---|----|---|------|--------|
| | | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | |
| 16 ⁰⁰ – 16 ¹⁵ | P/15min | 18 | 1 | - | - | - | 19 | 23 | - | - | - | 1 | 11 | 3 | - | - | - | - | 3 | 46 |
| 16 ¹⁵ – 16 ³⁰ | P/15min | 13 | - | - | - | - | 13 | 19 | 1 | - | - | 2 | 15 | 1 | - | - | - | - | 1 | 36 |
| 16 ³⁰ – 16 ⁴⁵ | P/15min | 14 | - | - | - | - | 14 | 15 | - | - | - | - | 13 | 3 | - | - | - | - | 3 | 32 |
| 16 ⁴⁵ – 17 ⁰⁰ | P/15min | 18 | - | - | - | 1 | 19 | 14 | - | - | - | 3 | 15 | 4 | - | - | - | - | 4 | 40 |
| 16 ⁰⁰ – 17 ⁰⁰ | P/h | 63 | 1 | - | - | 1 | 65 | 71 | - | - | - | 6 | 78 | 11 | - | - | - | - | 11 | 154 |
| 16 ⁰⁰ – 17 ⁰⁰ | E/h | 63,0 | 1,8 | - | - | 0,3 | 65,0 | 71,0 | - | - | - | 1,8 | 74,6 | 11,0 | - | - | - | - | 11,0 | 150,7 |

Tabela nr 7. Zestawienie zarejestrowanych natężeń ruchu na wolicie D w godzinach 6⁰⁰ – 9⁰⁰.

| Godz. | Ni Qi | Relacja w lewo (DL) | | | | | | Relacja na wprost (DW) | | | | | | Relacja w prawo (DP) | | | | | | Włot D |
|-----------------------------------|---------|---------------------|---|-----|----|---|-----|------------------------|---|-----|-----|---|------|----------------------|-----|---|----|-----|------|--------|
| | | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | |
| 6 ⁰⁰ – 6 ¹⁵ | P/15min | 1 | - | - | - | - | 1 | 2 | - | - | - | - | 2 | 6 | - | - | - | - | 6 | 9 |
| 6 ¹⁵ – 6 ³⁰ | P/15min | - | - | - | - | - | - | 5 | - | 1 | 1 | - | 7 | 4 | - | - | - | - | 4 | 11 |
| 6 ³⁰ – 6 ⁴⁵ | P/15min | 1 | - | 1 | - | - | 2 | 5 | - | - | 2 | - | 7 | 5 | - | - | - | 2 | 7 | 16 |
| 6 ⁴⁵ – 7 ⁰⁰ | P/15min | - | - | - | - | - | - | 6 | - | - | 1 | - | 7 | 18 | 1 | - | - | - | 19 | 26 |
| 6 ⁰⁰ – 7 ⁰⁰ | P/h | 2 | - | 1 | - | - | 3 | 18 | - | 1 | 4 | - | 23 | 33 | 1 | - | - | 2 | 36 | 62 |
| 6 ⁰⁰ – 7 ⁰⁰ | E/h | 2,0 | - | 2,2 | - | - | 4,2 | 18,0 | - | 1,6 | 8,8 | - | 28,4 | 33,0 | 1,8 | - | - | 0,6 | 35,4 | 68 |

| Godz. | Ni Qi | Relacja w lewo (DL) | | | | | | Relacja na wprost (DW) | | | | | | Relacja w prawo (DP) | | | | | | Wlot D |
|-----------------------------------|---------|---------------------|---|-----|----|---|------|------------------------|---|------|------|---|------|----------------------|-----|---|----|-----|------|--------|
| | | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | |
| 7 ⁰⁰ – 7 ¹⁵ | P/15min | 3 | - | - | - | - | 3 | 5 | - | 2 | 1 | - | 8 | 20 | 1 | - | - | - | 21 | 32 |
| 7 ¹⁵ – 7 ³⁰ | P/15min | 2 | - | - | - | - | 2 | 9 | - | 2 | 3 | - | 14 | 18 | - | - | - | - | 18 | 34 |
| 7 ³⁰ – 7 ⁴⁵ | P/15min | 3 | - | 1 | - | - | 4 | 9 | - | 2 | 1 | - | 12 | 21 | - | - | - | 1 | 22 | 38 |
| 7 ⁴⁵ – 8 ⁰⁰ | P/15min | 5 | - | - | - | - | 5 | 10 | - | 1 | 2 | - | 13 | 24 | - | - | - | 2 | 26 | 44 |
| 7 ⁰⁰ – 8 ⁰⁰ | P/h | 13 | - | 1 | - | - | 14 | 33 | - | 7 | 7 | - | 47 | 83 | 1 | - | - | 3 | 87 | 148 |
| 7 ⁰⁰ – 8 ⁰⁰ | E/h | 13,0 | - | 1,6 | - | - | 14,6 | 33,0 | - | 11,2 | 15,4 | - | 59,6 | 83,0 | 1,8 | - | - | 0,9 | 85,7 | 159,9 |

| Godz. | Ni Qi | Relacja w lewo (DL) | | | | | | Relacja na wprost (DW) | | | | | | Relacja w prawo (DP) | | | | | | Wlot D |
|-----------------------------------|---------|---------------------|---|---|----|---|------|------------------------|---|-----|------|---|------|----------------------|-----|-----|----|-----|------|--------|
| | | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | |
| 8 ⁰⁰ – 8 ¹⁵ | P/15min | 2 | - | - | - | - | 2 | 7 | - | 1 | 2 | - | 10 | 24 | 1 | - | - | - | 8 | 37 |
| 8 ¹⁵ – 8 ³⁰ | P/15min | 1 | - | - | - | - | 1 | 9 | - | 2 | 4 | - | 15 | 20 | - | 1 | - | - | 7 | 37 |
| 8 ³⁰ – 8 ⁴⁵ | P/15min | 4 | - | - | - | - | 4 | 9 | - | 2 | 2 | - | 13 | 19 | - | 1 | - | - | 4 | 37 |
| 8 ⁴⁵ – 9 ⁰⁰ | P/15min | 7 | - | - | - | - | 7 | 8 | - | - | 3 | - | 11 | 20 | - | - | - | 1 | 4 | 39 |
| 8 ⁰⁰ – 9 ⁰⁰ | P/h | 14 | - | - | - | - | 14 | 33 | - | 5 | 11 | - | 49 | 83 | 1 | 2 | - | 1 | 23 | 150 |
| 8 ⁰⁰ – 9 ⁰⁰ | E/h | 14,0 | - | - | - | - | 14,0 | 33,0 | - | 8,0 | 24,2 | - | 65,2 | 83,0 | 1,8 | 3,2 | - | 0,3 | 20,9 | 167,5 |

Tabela nr 8. Zestawienie zarejestrowanych natężeń ruchu na wlocie D w godzinach 14⁰⁰ – 17⁰⁰.

| Godz. | Ni Qi | Relacja w lewo (DL) | | | | | | Relacja na wprost (DW) | | | | | | Relacja w prawo (DP) | | | | | | Wlot D |
|-------------------------------------|---------|---------------------|---|-----|----|---|------|------------------------|---|-----|-----|---|------|----------------------|---|---|----|-----|------|--------|
| | | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | |
| 14 ⁰⁰ – 14 ¹⁵ | P/15min | 6 | - | 1 | - | - | 7 | 9 | - | 2 | 1 | - | 12 | 26 | - | - | - | 2 | 28 | 47 |
| 14 ¹⁵ – 14 ³⁰ | P/15min | 2 | - | 1 | - | - | 3 | 7 | - | 1 | 2 | - | 10 | 29 | - | - | - | - | 29 | 42 |
| 14 ³⁰ – 14 ⁴⁵ | P/15min | 2 | - | - | - | - | 2 | 9 | - | - | 1 | - | 10 | 18 | - | - | - | 1 | 19 | 31 |
| 14 ⁴⁵ – 15 ⁰⁰ | P/15min | 6 | - | - | - | - | 6 | 9 | - | - | - | - | 9 | 20 | - | - | - | 1 | 21 | 36 |
| 14 ⁰⁰ – 15 ⁰⁰ | P/h | 16 | - | 2 | - | - | 18 | 34 | - | 3 | 4 | - | 41 | 93 | - | - | - | 4 | 97 | 156 |
| 14 ⁰⁰ – 15 ⁰⁰ | E/h | 16,0 | - | 3,2 | - | - | 19,2 | 34,0 | - | 4,8 | 8,8 | - | 47,6 | 93,0 | - | - | - | 1,2 | 94,2 | 161,0 |

| Godz. | Ni Qi | Relacja w lewo (DL) | | | | | | Relacja na wprost (DW) | | | | | | Relacja w prawo (DP) | | | | | | Wlot D |
|-------------------------------------|---------|---------------------|---|-----|----|---|------|------------------------|---|-----|-----|---|------|----------------------|-----|---|----|---|-------|--------|
| | | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | |
| 15 ⁰⁰ – 15 ¹⁵ | P/15min | 4 | - | - | - | - | 4 | 7 | - | - | - | - | 7 | 31 | - | - | - | - | 31 | 42 |
| 15 ¹⁵ – 15 ³⁰ | P/15min | 7 | - | - | - | - | 7 | 13 | - | - | - | - | 13 | 23 | 1 | - | - | - | 24 | 44 |
| 15 ³⁰ – 15 ⁴⁵ | P/15min | 5 | - | - | - | - | 5 | 8 | - | - | 1 | - | 9 | 20 | - | - | - | - | 20 | 34 |
| 15 ⁴⁵ – 16 ⁰⁰ | P/15min | 5 | - | 1 | - | - | 6 | 10 | - | 1 | - | - | 11 | 28 | - | - | - | - | 28 | 45 |
| 15 ⁰⁰ – 16 ⁰⁰ | P/h | 21 | - | 1 | - | - | 22 | 38 | - | 1 | 1 | - | 40 | 102 | 1 | - | - | - | 103 | 165 |
| 15 ⁰⁰ – 16 ⁰⁰ | E/h | 21,0 | - | 1,6 | - | - | 22,6 | 38,0 | - | 1,6 | 2,2 | - | 41,8 | 102,0 | 1,8 | - | - | - | 103,8 | 168,2 |

| Godz. | Ni Qi | Relacja w lewo (DL) | | | | | | Relacja na wprost (DW) | | | | | | Relacja w prawo (DP) | | | | | | Włot D |
|-------------------------------------|---------|---------------------|---|-----|----|---|------|------------------------|---|-----|-----|-----|------|----------------------|-----|---|----|-----|------|--------|
| | | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | O+F +M | A | C | Cp | J | Σ | |
| 16 ⁰⁰ – 16 ¹⁵ | P/15min | 2 | - | 1 | - | - | 3 | 7 | - | 1 | - | 2 | 10 | 18 | - | - | - | - | 18 | 31 |
| 16 ¹⁵ – 16 ³⁰ | P/15min | 5 | - | - | - | - | 5 | 8 | - | - | 1 | 9 | 23 | 1 | - | - | - | 24 | 38 | |
| 16 ³⁰ – 16 ⁴⁵ | P/15min | 6 | - | - | - | - | 6 | 7 | - | - | 1 | 8 | 19 | - | - | - | - | 19 | 33 | |
| 16 ⁴⁵ – 17 ⁰⁰ | P/15min | 4 | - | - | - | - | 4 | 7 | - | 2 | - | 9 | 15 | - | - | - | 2 | 17 | 30 | |
| 16 ⁰⁰ – 17 ⁰⁰ | P/h | 17 | - | 1 | - | - | 18 | 29 | - | 3 | 1 | 3 | 36 | 75 | 1 | - | - | 2 | 78 | 132 |
| 16 ⁰⁰ – 17 ⁰⁰ | E/h | 17,0 | - | 1,6 | - | - | 18,6 | 29,0 | - | 4,8 | 2,2 | 0,9 | 36,9 | 75,0 | 1,8 | - | - | 0,6 | 77,4 | 132,9 |

Tabela nr 9. Natężenia ruchu na dla poszczególnych wlotów skrzyżowania.

| Godzina | Natężenie ruchu pojazdów (P/60min) | | | | |
|-------------------------------------|------------------------------------|--------|--------|--------|--------|
| | Włot A | Włot B | Włot C | Włot D | Σ |
| 6 ⁰⁰ – 7 ⁰⁰ | 55 | 58 | 108 | 62 | 283 |
| 7 ⁰⁰ – 8 ⁰⁰ | 90 | 73 | 144 | 148 | 455 |
| 8 ⁰⁰ – 9 ⁰⁰ | 103 | 64 | 154 | 150 | 471 |
| Σ | 248 | 195 | 406 | 360 | 1209 |
| 14 ⁰⁰ – 15 ⁰⁰ | 74 | 90 | 164 | 129 | 457 |
| 15 ⁰⁰ – 16 ⁰⁰ | 119 | 72 | 166 | 165 | 521 |
| 16 ⁰⁰ – 17 ⁰⁰ | 84 | 79 | 154 | 132 | 449 |
| Σ | 277 | 241 | 484 | 426 | 1427 |
| Σ śr. dobow. | 630 | 523,2 | 1068 | 943,2 | 3164,4 |

4. Oznakowanie na skrzyżowaniu.

4.1. Istniejąca organizacja ruchu.

Przedmiotowe skrzyżowanie posiada istniejącą stałą organizację ruchu. Skrzyżowanie pięciowlotowe na którym znajduje się ciąg komunikacyjny z ruchem nadrzędnym które stanowią DP ul. Bez Nazwy III i DP ul. Mrucza. Pozostałe drogi w tym DP ul. Kielecka, Pierzchnicka oraz droga wewnętrzna ul. Na Skarpie są drogami podporządkowanymi.

4.1.1. DP ul. Bez Nazwy III w obrębie skrzyżowania oznakowana jest znakami:

- strona prawa w km: 0+650 –E-2a wskazujący kierującym kierunki do msc. Staszów i Pierzchnica oraz do centrum msc. Chmielnik.
- strona prawa w km: 0+665 –F-5 informującym o zakazie poruszania się samochodów powyżej 3,5t na DP ul. Kielecka.
- strona prawa w km: 0+700 –D-1 „droga z pierwszeństwem” oraz T-6a ukazujący trasę z pierwszeństwem.

4.1.2. DP ul. Mrucza w obrębie skrzyżowania oznakowana jest znakami:

- strona prawa w km: 0+021 –D-6 „przejście dla pieszych”.
- w km: 0+024 znak poziomy –P-10 „przejście dla pieszych”
- strona lewa w km: 0+027 –D-1 „droga z pierwszeństwem”, T-6a ukazujący trasę z pierwszeństwem oraz D-6 „przejście dla pieszych”.

4.1.3. DP ul. Kielecka w obrębie skrzyżowania oznakowana jest znakami:

- strona prawa w km: 0+009 –B-18 „zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad 3,5 t”
- strona lewa w km: 0+016 –E-2a wskazujący kierującym kierunki do msc. Kielce, Staszów i Pierzchnica.
- strona lewa w km: 0+025 –A-7 „ustąp pierwszeństwa” i T-6c ukazujący trasę z pierwszeństwem.

4.1.4. DP 0355T ul. Pierzchnicka w obrębie skrzyżowania oznakowana jest znakami:

- strona prawa w km: 24+520 –A-7 „ustąp pierwszeństwa” i T-6c ukazujący trasę z pierwszeństwem.
- strona prawa w km: 24+540 –E-2a wskazujący kierującym kierunki do msc. Kielce i Staszów oraz do centrum msc. Chmielnik.
- strona prawa w km: 24+620 –B-20 „STOP”, D-6 „przejście dla pieszych”.
- w km: 24+623 znak poziomy –P-10 „przejście dla pieszych”
- strona lewa w km: 24+626 –D-6 „przejście dla pieszych”.

4.1.5. Droga wewnętrzna, ul. Na Skarpie w obrębie skrzyżowania nie posiada żadnego oznakowana.

4.2. Projektowane oznakowanie.

W celu poprawy bezpieczeństwa na skrzyżowaniu zaprojektowano wyspę centralną kanalizującą ruch, kształtem przypominającą „nerkę”. W związku z tym na skrzyżowaniu przestał obowiązywać ruch z pierwszeństwem i drogami podporządkowanymi, a został wymuszony ruch drogowy **okrężny**. W tym celu zaprojektowano znaki C-12 wskazujące kierującym, że ruch pojazdów odbywa się dookoła wyspy w kierunku wskazanym na znaku.

Zgodnie z zastrzeżeniem Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Kielcach należy w celu zapewnienia właściwego funkcjonowania skrzyżowania zastosować rozwiązania uniemożliwiające kierującym najeżdżanie na wyspę centralną oraz powierzchnie wyłączone z ruchu zastosowane w celu podjęcia poszczególnych wlotów skrzyżowania.

W związku z tym wyspę zaprojektowano jako wyniesioną. Podniesienie wyspy centralnej należy wykonać poprzez ułożenie krawężników „na płasko” i należy

wyłączonych z ruchu w celu podjęcia poszczególnych wlotów skrzyżowania zaprojektowano urządzenia bezpieczeństwa ruchu tj. ograniczenie skrajni „bambuła”.

Na potrzeby nowej organizacji część istniejącego oznakowania została zlikwidowana i zastąpiona nowymi zaprojektowanymi znakami. Ponadto na drogach powiatowych ustawiono znaki D-48 informujące o zmianie pierwszeństwa.

Na poszczególnych wlotach zmieniono w następujący sposób oznakowanie:

4.2.1. DP ul. Bez Nazwy III w obrębie skrzyżowania zmianie uległo następujące oznakowanie:

- **przestawiono** po stronie prawej z km: 0+665 na km: 0+010 znak –F-5 informujący o zakazie poruszania się samochodów powyżej 3,5t na DP ul. Kielecka. Istniejący znak zastąpiono znakiem o nowym wyglądzie, który wykazano w tabeli znaków do niniejszego projektu.
- **usunięto** po stronie prawej z km: 0+700 zestaw znaków –D-1 „droga z pierwszeństwem” oraz T-6a ukazujący trasę z pierwszeństwem.
- **zaprojektowano** po stronie prawej w km: 0+717 zestaw znaków –A-7 „ustąp pierwszeństwa” i C-12 „ruch okrężny”.
- **zaprojektowano** po stronie prawej w km: 0+660 znak D-48 „zmiana pierwszeństwa” z naniesionym tłem znaku A-8 „skrzyżowanie o ruchu okrężnym”. Pod znakiem należy umieścić tabliczkę typu T z podaną datą wprowadzenia zmiany, np: „Zmiana organizacji ruchu od dnia 30.12.2016 r.” Znak ten należy ustawić nie później niż siedem dni przed planowaną zmianą organizacji ruchu i usunąć nie wcześniej niż po 14 dniach od wprowadzenia zmiany.

4.2.2. DP ul. Mrucza w obrębie skrzyżowania zmianie uległo następujące oznakowanie:

- **usunięto** po stronie lewej z km: 0+027 zestaw znaków –D-1 „droga z pierwszeństwem” oraz T-6a ukazujący trasę z pierwszeństwem, a w obecnym kilometrażu **pozostawiono** znak D-6 „przejście dla pieszych”.
- **zaprojektowano** po stronie lewej w km: 0+017 zestaw znaków –A-7 „ustąp pierwszeństwa” i C-12 „ruch okrężny”.
- **zaprojektowano** po stronie lewej w km: 0+055 znak D-48 „zmiana pierwszeństwa” z naniesionym tłem znaku A-8 „skrzyżowanie o ruchu okrężnym”. Pod znakiem należy umieścić tabliczkę typu T z podaną datą wprowadzenia zmiany, np: „Zmiana organizacji ruchu od dnia 30.12.2016 r.” Znak ten należy ustawić nie później niż siedem dni przed planowaną zmianą organizacji ruchu i usunąć nie wcześniej niż po 14 dniach od wprowadzenia zmiany.

4.2.3. DP ul. Kielecka w obrębie skrzyżowania **zmianie uległo następujące oznakowanie:**

- **usunięto** po stronie lewej z km: 0+025 zestaw znaków –A-7 „ustęp pierwszeństwa” i T-6c ukazujący trasę z pierwszeństwem.
- **zaprojektowano** po stronie lewej w km: 0+009 zestaw znaków –A-7 „ustęp pierwszeństwa” i C-12 „ruch okrężny”.
- **zaprojektowano** po stronie lewej w km: 0+050 znak D-48 „zmiana pierwszeństwa” z naniesionym tłem znaku A-8 „skrzyżowanie o ruchu okrężnym”. Pod znakiem należy umieścić tabliczkę typu T z podaną datą wprowadzenia zmiany, np: „Zmiana organizacji ruchu od dnia 30.12.2016 r.” Znak ten należy ustawić nie później niż siedem dni przed planowaną zmianą organizacji ruchu i usunąć nie wcześniej niż po 14 dniach od wprowadzenia zmiany.
- dodatkowo na wyspie centralnej kanalizującej ruch, która wchodzi w ciąg DP ul. Kieleckiej ustawiono oznakowanie. W odległościach 4,0 m od najdalej wysuniętego brzegu wyspy, a odpowiednio w km: 0+731 i 0+751 **zaprojektowano** znak C-9 „nakaz jazdy z prawej strony znaku” wraz z urządzeniem bezpieczeństwa ruchu drogowego U-5b „słupek przeszkodowy”. Pomiędzy znakami C-9 i U-5b **zaprojektowano** drogową barierę ochronną U-14e. Bariery powinny być wykonane z tworzywa sztucznego o wymiarach wys/dł/szer 800/1000/400 mm i złożone z elementów barwy białej i czerwonej, montowanych na przemian.

4.2.4. DP 0355T ul. Pierzchnicka w obrębie skrzyżowania **zmianie uległo następujące oznakowanie:**

- **usunięto** po stronie prawej z km: 24+520 –A-7 „ustęp pierwszeństwa” i T-6c ukazujący trasę z pierwszeństwem.
- **usunięto** po stronie prawej w km: 24+620 z zestawu znaków znak –B-20 „STOP”, a w obecnym kilometrażu **pozostawiono** znak D-6 „przejście dla pieszych”.
- **zaprojektowano** po stronie prawej w km: 24+630 zestaw znaków –A-7 „ustęp pierwszeństwa” i C-12 „ruch okrężny”.
- **zaprojektowano** po stronie prawej w km: 24+550 znak D-48 „zmiana pierwszeństwa” z naniesionym tłem znaku A-8 „skrzyżowanie o ruchu okrężnym”. Pod znakiem należy umieścić tabliczkę typu T z podaną datą wprowadzenia zmiany, np: „Zmiana organizacji ruchu od dnia 30.12.2016 r.” Znak ten należy ustawić nie później niż siedem dni przed planowaną zmianą organizacji ruchu i usunąć nie wcześniej niż po 14 dniach od wprowadzenia zmiany.

4.2.5. Droga wewnętrzna, ul. Na Skarpie w obrębie skrzyżowania zmianie uległo następujące oznakowanie:

- zaprojektowano po stronie prawej w km: 0+010 zestaw znaków –A-7 „ustąp pierwszeństwa” i C-12 „ruch okrężny”.

4.3. Ogólne zasady ustawienia znaków.

Ustawienie znaków należy wykonać w odległości min. 0,5 m tarczy znaku od krawędzi jezdni, na wysokości 2,00 m na poboczu, oraz 2,2 m na chodniku. Do oznakowania należy użyć tarczy znaków typu „S” (średnie) powinny być wykonane z folii odblaskowej II generacji.

Oznakowanie pionowe wykonać i ustawić zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170 poz. 1393) oraz Rozporządzeniem z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach (Dz. U. Nr 220 poz. 2181 z załącznikami).

Wykonawca wprowadzający organizację ruchu zawiadomi organ zarządzający ruchem oraz zarząd drogi o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem jej wprowadzenia.

5. Zestawienie oznakowania

5.1. Zestawienie oznakowania pionowego do likwidacji

| Lp. | Symbol znaku | Kilometraż oznakowania | Opis znaku | Ilość znaków | Uwagi |
|-----|--------------|---|--|--------------|--------------|
| 1. | A-7 | ul. Kielecka 0+025 ul. Pierzchnicka 24+520 | „Ustąp pierwszeństwa” | 2 | Znak średni, |
| 2. | B-20 | ul. Pierzchnicka 24+620 | „STOP” | 1 | średni |
| 3. | D-1 | ul. Mrucza 0+027 ul. Bez Nazwy III 0+700 | „Droga z pierwszeństwem | 2 | średni |
| 4. | T-6a | ul. Mrucza 0+027 ul. Bez Nazwy III 0+700 | „Tablica ukazująca pierwszeństwo na odcinku” | 2 | średni |
| 5. | T-6c | ul. Kielecka 0+025 ul. Pierzchnicka 24+520 | „Tablica ukazująca pierwszeństwo na odcinku” | 2 | średni |

5.2. Zestawienie oznakowania pionowego bez zmian.

| Lp. | Symbol znaku | Kilometraż oznakowania | Opis znaku | Ilość znaków | Uwagi |
|-----|--------------|---|---|--------------|-------------|
| 1. | B-18 | ul. Kielecka 0+009 | „Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad 3,5 t” | 1 | znak średni |
| 2. | D-1 | ul. Mrucza 0+021 | „Droga z pierwszeństwem” | 1 | średni |
| 3. | D-6 | ul. Mrucza 0+027 ul. Pierzchnicka 24+620 | „Przejście dla pieszych” | 2 | średni |
| 4. | E-2a | ul. Bez Nazwy III 0+650 ul. Kielecka 0+016 ul. Pierzchnicka 24+540 | „Drogowskaz do miejscowości lub dzielnicy” | 3 | mały |

5.3. Zestawienie oznakowania pionowego do ustawienia –nowe.

| Lp. | Symbol znaku | Kilometraż oznakowania | Opis znaku | Ilość znaków | Uwagi |
|-----|--------------|---|-------------------------------------|--------------|--------------|
| 1. | A-7 | ul. Bez Nazwy III 0+717 ul. Na Skarpie 0+010 ul. Kielecka 0+009 ul. Mrucza 0+022 ul. Pierzchnicka 24+630 | „Ustąp pierwszeństwa” | 5 | Znak średni, |
| 2. | C-9 | ul. Bez Nazwy III 0+731 0+751 | „Nakaz jazdy z prawej strony znaku” | 2 | średni |
| 3. | C-12 | ul. Bez Nazwy III 0+717 ul. Na Skarpie 0+010 ul. Kielecka 0+009 ul. Mrucza 0+022 ul. Pierzchnicka 24+630 | „Ruch okrężny” | 5 | średni |

| | | | | | |
|----|-------|--|------------------------------------|-------------|--------------------------------|
| 4. | D-48 | ul. Bez Nazwy III 0+660 ul. Kielecka 0+034 ul. Mrucza 0+055 ul. Pierzchnicka 24+550 | „Zmiana pierwszeństwa” | | średni |
| 5. | U-5b | ul. Bez Nazwy III 0+731 0+751 | „Słupek przeszkodowy” | 2 | średni |
| 6. | U-14e | ul. Bez Nazwy III od km: 0+731 do km: 0+751 | „Drogowa bariera ochronna” | 20 mb. | wys/dł/szer 800/1000/400 mm |
| 7. | | Miejsce apodgięcia wlotów | „Ogranicznik skrajni – bambula” | na 35 mb | |

5.4. Zestawienie oznakowania pionowego do przestawienia.

| Lp. | Symbol znaku | Kilometraż oznakowania | Opis znaku | Ilość znaków | Uwagi |
|-----|--------------|---|--|--------------|------------------------------|
| 1. | F-5 | ul. Bez Nazwy III z km: 0+665 w km: 0+010 | „Informacja o zakazie poruszania się samochodów powyżej 3,5t za 750 m” | 1 | Znak średni, wg zał. nr 1 |

5.5. Zestawienie oznakowania poziomego do wykonania.

| Lp. | Symbol znaku | Kilometraż oznakowania | Opis znaku | Ilość znaków | Uwagi |
|-----|--------------|---|---|--------------------------------|-------|
| 1. | P-4 | ul. Bez Nazwy III ul. Kielecka ul. Mrucza ul. Pierzchnicka | „Linia podwójna ciągła” | 17,81 m ² | |
| 2. | P-7b | ul. Bez Nazwy III ul. Kielecka ul. Mrucza ul. Pierzchnicka | „Linia krawędziowa” | 71 m ² | |
| 3. | P-10 | ul. Mrucza ul. Pierzchnicka | „Przejście dla pieszych” | 16 m ² | |
| 4. | P-13 | ul. Bez Nazwy III ul. Kielecka ul. Mrucza ul. Pierzchnicka | „Linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów” | 3 szt. -5,18 m ² | |
| 5. | P-21a | ul. Bez Nazwy III ul. Kielecka ul. Mrucza ul. Pierzchnicka | „Powierzchnia wylączona” | 94,335 m ² | |

Lokalizację i rodzaj znaków oznakowania pionowego przedstawiono na mapie sytuacyjno- wysokościowej.


Załącznik do zatwierdzenia

Pismo nr KT-V.7121 1.12.2016 z dnia 25.10.2016

Charakter organizacji ruchu: stała/czasowa

Termin wprowadzenia zatwierdzonej organizacji ruchu 30.12.2016

Termin ważności czasowej organizacji ruchu

Podpis: 
ul. Witosowa 49, 25-214 Wierzbica

6. Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu

Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu 30 grudzień 2016 rok.

OPRACOWAŁ:



mgr inż. Zbigniew Ciepliński

Załącznik do zatwierdzenia

Pismo nr KT-V.7121 1.126.2016 z dnia 29.10.2016

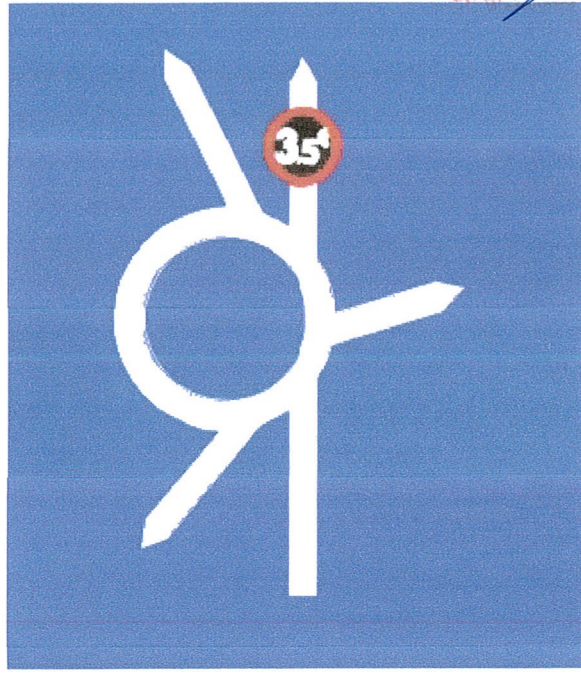
Charakter organizacji ruchu: stała / ~~czasowa~~

Termin wprowadzenia zatwierdzonej organizacji ruchu 30.12.2016

Termin ważności czasowej organizacji ruchu

Podpis:
Sławomir...

Załącznik nr 1.



Załącznik do zatwierdzenia

Pismo nr KT-V.7121 1.12.2016 z dnia 29.10.2016

Charakter organizacji ruchu: stała/c

Termin wprowadzenia zatwierdzonej organizacji ruchu 30.12.2016

Termin ważności czasowej organizacji ruchu

Podpis:

[Podpis]
ul. Wrzowska 44, 25-211 Kielce



Remont skrzyżowania dróg ul. Kieleckiej, Pierzchnickiej Mruczej, i Na Skarpie w Chmielniku

| | | | |
|----------------|--|---------|---------|
| Inwestor: | Powiatowy Zarząd Dróg w Kielcach ul. Wrzowska 44, 25-211 Kielce | | |
| Nazwa rysunku: | Plan orientacyjny | Nr rys. | 1 |
| Wykonał: | Zbigniew Ciepliński | Skala | 1:10000 |

