

Agencja Inwestycyjna  
SONGDAL Sp. z o.o.



## PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

**OBIEKT** Budowa stacji paliw ORLEN przy ul. Demokratycznej w Łodzi

**BRANŻA** inżynieria ruchu

**ADRES** działka nr 21/9, 21/10, 31/9 obręb ewid. G-43, gmina Łódź – Górna  
jedn. ewid. 106103\_9 Łódź-Górna - delegatura

**INWESTOR** Orlen S.A.  
Ul. Chemików 7, 09-411 Płock

	Imię i nazwisko, nr uprawnień	specjalność	data	podpis
PROJEKTOWAŁ	Dr inż. Artur Juszczak	-	01.2026	
OPRACOWAŁ	Mgr inż. Michał Biegalski	-	01.2026	

niejszy projekt czasowej / docelowej organizacji ruchu  
opiniuje POZYTYWNE / NEGATYWNE

Opinia została zarejestrowana dnia 2026-02-09

Id nr 169/26 blu

Wagi do projektu :

z up. Komendanta Miejskiego Policji w Łodzi  
Zespołu Organizacji Służby Referatu I  
Wydziału Ruchu Drogowego  
Komendy Miejskiej Policji w Łodzi

mgr inż. Michał Biegalski

Poznań, styczeń 2026 r.

## **ZAWARTOŚĆ TECZKI**

- I. OPIS TECHNICZNY**
- II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA**
- III. ~~UZGODNIENIA~~**

# **I. OPIS TECHNICZNY**

## **1. PODSTAWA OPRACOWANIA**

Niniejszy projekt czasowej organizacji ruchu będący elementem dokumentacji projektowej dla zadania budowy stacji paliw ORLEN przy ul. Demokratycznej w Łodzi opracowano na podstawie zlecenia inwestora – ORLEN S.A.

## **2. MATERIAŁY WYJŚCIOWE**

- mapa geodezyjna sytuacyjno-wysokościowa istniejącego terenu w skali 1:500;
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2024 poz. 1251),
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. 2025 poz. 889),
- 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),
- 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 t.j. ze zm.),
- 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 t.j. ze zm.).
- obowiązujące przepisy i normy.

## **3. PRZEDMIOT OPRACOWANIA**

Przedmiotem opracowania jest projekt czasowej organizacji ruchu dla inwestycji polegającej na budowie stacji paliw ORLEN i zjazdów do tej stacji z ulicy Demokratycznej w Łodzi – dz. nr ewid. 21/10, obręb ewid. G-43, gmina Łódź – Górna, powiat Łódź, woj. łódzkie.

Głównym zamierzeniem przedstawionego projektu czasowej organizacji ruchu jest zapewnienie bezpieczeństwa zarówno uczestnikom ruchu kołowego, pieszego, jak i pracownikom obsługującym przedmiotowe roboty.

## **4. CHARAKTERYSTYKA DRÓG I RUCHU**

Teren przeznaczony pod budowę stacji paliw to w chwili obecnej teren zielony pokryty niskimi zaroślami oraz nielicznymi drzewami. Teren ten charakteryzuje się niewielką różnicą wysokości, w stosunku do przyległych terenów.

Od strony północnej teren przyszłej stacji paliw przylega do drogi powiatowej ul. Demokratycznej, od strony zachodniej do drogi krajowej nr 91 Alei Władysława Bartoszewskiego oraz od strony południowej do drogi gminnej ul. Prostej.

Teren przeznaczony pod stację paliw nie znajduje się na terenie objętym którąkolwiek formą ochrony przyrody. Nie znajduje się ponadto na terenie objętym formą ochrony konserwatorskiej oraz znajduje się poza obszarem ujętym w ewidencji zabytków, a także na jego obszarze nie znajdują się zewidencjonowane stanowiska archeologiczne.

Na terenie działek objętych opracowaniem znajduje się infrastruktura podziemna: sieci wodociągowe, elektroenergetyczne wraz z oświetleniem, telekomunikacyjne, ciepłownicze oraz kanalizacja deszczowa wraz z wpustami i kanalizacja sanitarna.

Brak jest dostępnych danych na temat natężenia ruchu na ww. drogach. Na podstawie obserwacji można go określić jako bardzo duży dla ul. Demokratycznej i al. Bartoszewskiego oraz znikomy dla ul. Prostej (jest to droga ślepa).

## 5. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Na terenie działki zlokalizowane zostaną obiekty budowlane związane z funkcjonowaniem stacji paliw. Dla tego układu zaprojektowano drogi i place manewrowe oraz dwa zjazdy dające możliwość dojazdu na teren stacji.

Połączenie stacji paliw z zewnętrznym układem komunikacyjnym odbywać się będzie poprzez:

- Wjazd z drogi powiatowej ul. Demokratyczna – szerokość jezdni wjazdu 6,0 m,
- Wyjazd poprzez drogę gminną ul. Prosta – szerokość jezdni wyjazdu 6,0 m.

W centrum stacji zlokalizowany zostanie pawilon, budynek myjni automatycznej oraz wiaty z dystrybutorami paliw. Wokół pawilonu zlokalizowane zostaną chodniki o szerokości 1,0 m wraz z placem o szerokości 4,0 m od frontu budynku. Na wprost pawilonu zlokalizowano wiatę z płytą szklaną z dystrybutorami o wymiarach 22,0 x 9,6 m.

W obrębie placu manewrowego stacji paliw zlokalizowane zostaną miejsca postojowe o różnym przeznaczeniu, w tym:

- miejsca postojowe dla samochodów osobowych (10 szt.);
- miejsca postojowe dla samochodów osób niepełnosprawnych (2 szt.);
- stanowisko kompresora i odkurzacza (3 szt.);
- stanowisko dla dostaw (1 szt.).

Niweleta zjazdów i placów zostanie dopasowana do:

- poziomu drogi powiatowej ul. Demokratycznej
- poziomu drogi gminnej ul. Prostej
- ograniczenia wielkości robót ziemnych
- wymogów pochylenia płyty betonowej

Zjazd z ul. Demokratycznej na teren stacji paliw będzie posiadał pochylenie podłużne ok. 1,0% i poprzeczne 2%. Wyjazd z terenu stacji paliw na ul. Prosta będzie posiadał pochylenie podłużne ok. 1,0% i poprzeczne 2%.

Zaprojektowano następującą konstrukcję zjazdów, placów manewrowych, miejsc postojowych i dróg komunikacji wewnętrznej:

- kostka betonowa dwuteownik szara gr. 8 cm na podsypce cementowo- piaskowej 1:4 gr. 3 cm
- podbudowa zasadnicza z betonu cementowego C16/20 gr. 20 cm
- podbudowa pomocnicza z mieszanki niezwiązanej o uziarnieniu 0-31,5 mm gr. 20 cm
- podłoże z mieszanki niezwiązanej 0/8 mm – nasyp lub min. gr. 20 cm

Nawierzchnia chodnika będzie składać się z następujących warstw:

- kostka betonowa dwuteownik szara gr. 6 cm na podsypce cementowo- piaskowej 1:4 gr. 3 cm

- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej o uziarnieniu 0-31,5 mm gr. 15 cm
- podłoże z mieszanki niezwiązanej 0/8mm – nasyp lub min. gr. 15 cm

Fragment poszerzenia zatoki autobusowej – najazd do zjazdu do stacji paliw:

- kostka kamienna koloru szarego gr. 15-17 cm na podsypce cementowo- piaskowej 1:4 gr. 3 cm
- podbudowa zasadnicza z betonu cementowego C8/10 gr. 20 cm
- podbudowa pomocnicza z mieszanki niezwiązanej o uziarnieniu 0-31,5 mm gr. 20 cm

Konstrukcja zjazdu nr 1 w przekroju istniejącej drogi rowerowej będzie miała następującą konstrukcję:

- warstwa ścieralna z AC 11 S gr. 4 cm
- warstwa wiążąca z AC 16 W gr. 5 cm
- warstwa podbudowy z AC 22 P gr. 7 cm
- podbudowa pomocnicza z mieszanki niezwiązanej o uziarnieniu 0-31,5 mm gr. 20 cm
- podłoże z mieszanki niezwiązanej 0/8 mm – nasyp lub min. gr. 15 cm

Konstrukcja zjazdu nr 1 w obszarze strefy rozbieralnej nad podziemną siecią ciepłowniczą będzie miał następującą zmodyfikowaną konstrukcję:

- kostka betonowa dwuteownik szara gr. 8 cm na podsypce cementowo- piaskowej 1:4 gr. 3 cm
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 gr. 24 cm
- podbudowa pomocnicza z mieszanki niezwiązanej o uziarnieniu 0-31,5 mm gr. 20 cm
- podłoże z mieszanki niezwiązanej 0/8 mm – nasyp lub min. gr. 20 cm

Obramowaniem pomiędzy płytą szczelną pod wiatą a nawierzchnią dróg i placów będzie krawężnik betonowy 20/23x30 cm na ławie żelbetowej z oporem z mieszanki C12/15 zbrojonej prętami D10 mm. Krawężnik będzie posadowiony krawędzią niższą od strony płyty a wyższą od nawierzchni dróg i placów, co zapewnia brak wypływu płynów z powierzchni płyty szczelnej na zewnątrz.

Obramowaniem pomiędzy nawierzchnią dróg i placów a zielenią/chodnikami będzie krawężnik betonowy 15x30 cm na ławie betonowej z oporem z mieszanki C12/15.

Ograniczeniem chodników będą obrzeża betonowe 25x6 cm posadowione na podsypce piaskowej 5 cm.

Na wejściu do pawilonu stacji należy wykonać nawierzchnię bez uskoków wysokościowych.

Wody opadowe z terenu stacji zostaną ujęte w zamknięty system kanalizacji deszczowej i zagospodarowane w obrębie działki Inwestora.

## 6. OPIS WYSTĘPUJĄCYCH ZAGROŻEŃ LUB UTRUDNIEŃ

Podczas realizacji przedmiotowych prac mogą wystąpić zagrożenia takie jak: potrącenie przez pojazd niechronionych uczestników ruchu drogowego, potrącenie pracowników wykonujących roboty drogowe, uszkodzenie pojazdu, niewłaściwa reakcja kierującego itp. Możliwe jest również wtargnięcie osób postronnych na plac budowy. Kolejnym zagrożeniem może być słaba widoczność miejsca robót z uwagi np. na obniżoną przejrzystość powietrza.

W związku z powyższym, niniejszy projekt COR zaprojektowano w taki sposób, aby zminimalizować w/w zagrożenia.

Na każdym etapie robót należy przestrzegać przepisów BHP oraz ppoż.

## **7. HARMONOGRAM ROBÓT ORAZ STAN PASA DROGOWEGO PO ZAKOŃCZONYCH ETAPACH.**

Realizacja prac składać się będzie z następujących etapów robót.

Etap 1 – roboty przygotowawcze, oznakowanie istniejącego zjazdu na teren budowy, tyczenie docelowego zjazdu z ul. Prostej, budowa zjazdu. Budowa stacji paliw będzie trwała ok. 5-6 miesięcy.

Etap 2 – roboty przygotowawcze, tyczenie docelowego zjazdu z ul. Demokratycznej, przebudowa drogi dla pieszych i drogi rowerowej, budowa zjazdu. Budowa zjazdu oraz przebudowa ciągów pieszych i rowerowych będzie trwała do 2 tygodni.

Stan pasa drogowego po zakończonych robotach: wybudowane dwa zjazdy do posesji inwestora (z ul. Demokratycznej i z ul. Prostej) oraz przebudowane fragmenty drogi dla pieszych i drogi rowerowej.

## **8. ZAŁOŻENIA PROJEKTOWE I OPIS PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA**

Projektuje się budowę dwóch zjazdów zwykłych (jednokierunkowy z ul. Demokratycznej oraz dwukierunkowy z ul. Prostej) celem skomunikowania działki budowlanej inwestora z drogami publicznymi.

Etap 1 zakłada oznakowanie istniejącego zjazdu na działkę inwestora jako wyjazd z budowy, a następnie budowę zjazdu na połączeniu z ul. Proszą.

Projektowane oznakowanie dla tego etapu przedstawiono na rys. COR-02 i będzie polegało na:

- ustawieniu kompletów znaków A-12b, A-14 z tabliczką podznakową o treści „Wyjazd z budowy” na wlocie ul. Prostej,
- dodaniu tabliczki podznakowej o treści „Nie dotyczy pojazdów budowy” pod istniejącym znakiem B-5,
- ustawieniu przed frontem robót tablicy kierującej U-3d,
- wygrodzeniu frontu robót tablicami kierującymi U-21a/b ustawionymi w co 10m,
- ustawieniu na końcu frontu robót tablicy zamykającej U-20,
- ustawieniu na wlocie nowego wjazdu do budowanej stacji paliw tablicy zamykającej U-20b ze znakiem zakazu ruchu B-1 i tabliczką podznakową o treści „Nie dotyczy pojazdów budowy”.

Etap 2a zakłada budowę fragmentu zjazdu na połączeniu z ul. Demokratyczną oraz przebudowę fragmentu drogi dla pieszych i drogi rowerowej – północna połówka.

Etap 2b zakłada budowę dalszego fragmentu zjazdu do działki inwestora oraz przebudowę fragmentu drogi dla pieszych i drogi rowerowej – południowa połówka.

Projektowane oznakowanie dla tych etapów przedstawiono na rys. COR-03 i COR-04 i będzie polegało na:

- ustawieniu trzech kompletów znaków A-12b, A-14 z tabliczką podznakową T-1 ze wskazaną odległością 25m do miejsca robót - po obu stronach ul. Demokratycznej oraz jeden komplet przy włączeniu al. Bartoszewskiego w ul. Demokratyczną,
- oznakowaniu przebiegu drogi rowerowej znakami A-12b/c i A-14, jak również unieważnieniu istniejących C-13/16 bądź wprowadzeniu nowych znaków C-13/16 i C-13a/16a,

- ustawieniu przed frontem robót na ul. Demokratycznej tablicy kierującej U-3d,
- wygrodzeniu frontu robót na ul. Demokratycznej tablicami kierującymi U-21a/b ustawionymi w co 5m,
- wygrodzeniu frontu robót na drodze dla pieszych i drodze rowerowej zaporami U-20a ustawionymi w sposób ciągły.

Projektuje się zawężenie jezdni na szerokość ok. 0,5 m. Wszelkie prace przy ul. Demokratycznej będą prowadzone od strony terenu zielonego.

W przypadku robót wykonywanych w miejscu gdzie nie będą miały wpływu na ruch drogowy (poza jezdnią, drogą pieszo-rowerową, poboczem, itp.) dopuszcza się stosowanie taśm ostrzegawczych U-22.

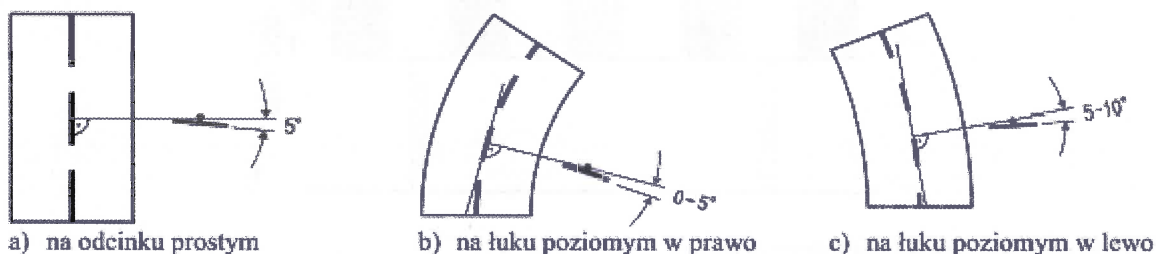
Uwaga – w przypadku konieczności, dopuszcza się ręczne kierowanie ruchem na podstawie art. 6 ust. 5 ustawy PORD.

Szczegółowe rozwiązania projektowe przedstawiono w części graficznej projektu.

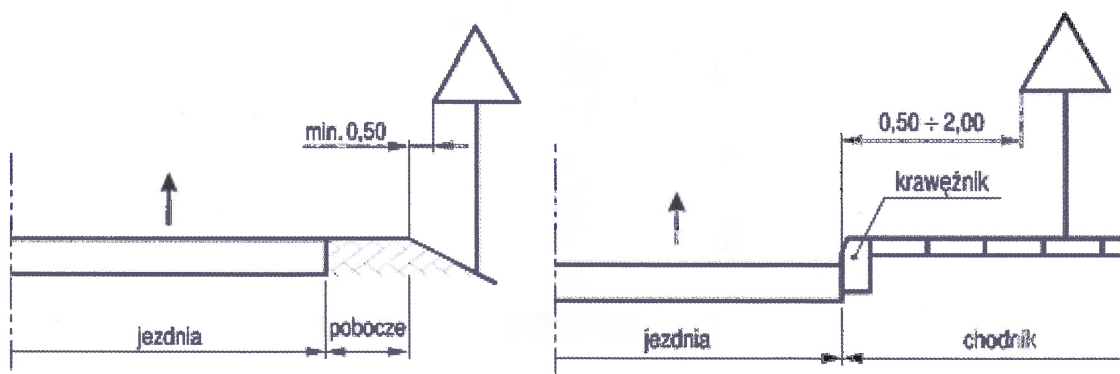
## 9. SPOSÓB UMIESZCZANIA ZNAKÓW I URZĄDZEŃ BRD

Sposób umieszczania znaków przy drodze:

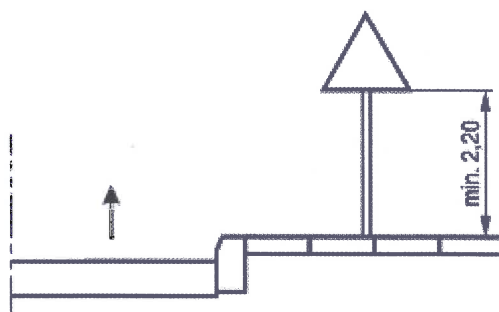
- odchylenie poziome tarczy znaków,



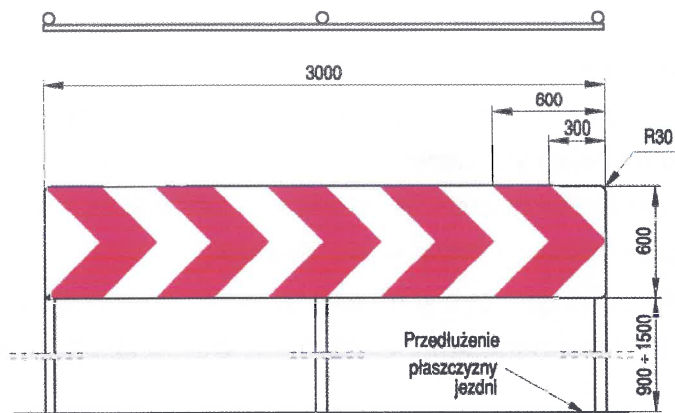
- odległość znaków od krawędzi jezdni,



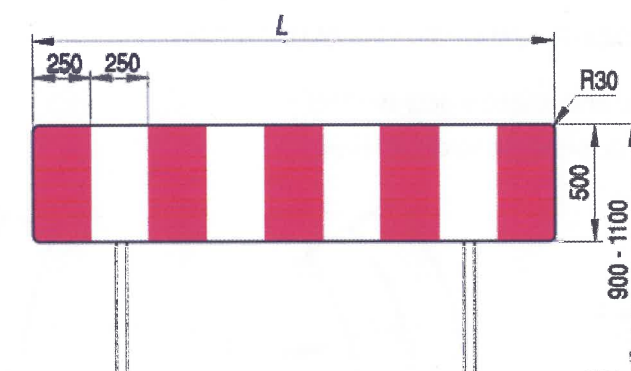
- wysokość umieszczania znaków,



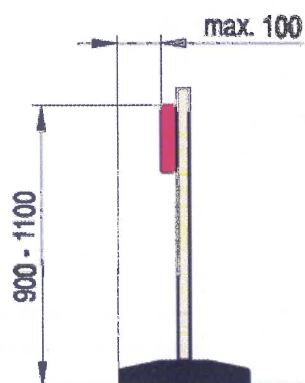
Wzór tablicy prowadzącej U-3d



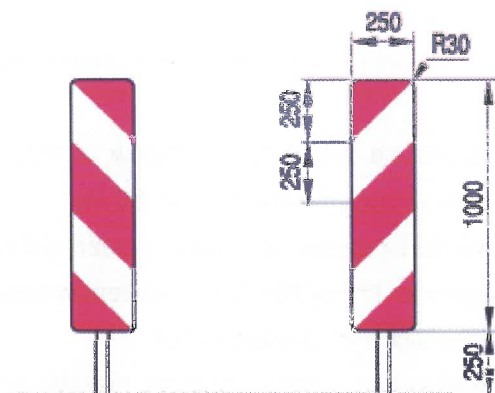
Wzór zapory drogowej U-20b



Sposób umieszczania zapór drogowych.







## 10. UWAGI KOŃCOWE

- Znaki drogowe pionowe, poziome, elementy BRD jak również ich sposób umieszczania musi być zgodny ze wzorami opisanymi w załącznikach nr 1÷4 do rozporządzenia 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 – tekst jednolity z dnia 09 września 2019 r.
- Znaki wykorzystane do niniejszej organizacji ruchu winny posiadać rozmiar D – duże.
- Całość prac należy wykonać zgodnie z uzgodnionym projektem technicznym, Specyfikacjami Technicznymi Wykonania i Odbioru Robót oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami BHP.
- Projektowane oznakowanie oraz urządzenia BRD montować na takiej wysokości i w taki sposób aby nie zakłócały widoczności w obrębie zjazdów i skrzyżowań oraz przejść dla pieszych jak również tak aby nie zasłaniały istniejącego oznakowania.
- Osoby kierujące ruchem winny posiadać stosowne uprawnienia oraz winni być wyposażeni w tarcze do kierowania ruchem oraz narzuty z napisem „kierowanie ruchem” wg poniższego wzoru:



- Osoby kierujące ruchem winny robić to w sposób jasny i zrozumiały. Sygnały przez nich podawane winny być z odpowiednim wyprzedzeniem. Osoby kierujące ruchem nie mogą zaskakiwać bądź być zaskoczeniem dla kierujących, w szczególności na odcinkach o pogorszonej widoczności, np.: na łukach poziomych/pionowych lub podczas złych warunków atmosferycznych. Ponadto, należy każdorazowo zachować strefę buforową, celem umożliwienia powrotu pojazdu miarodajnego dla danego odcinka drogi na pas ruchu zgodny z kierunkiem jazdy. Ponadto po zmierzchu oraz w czasie o zmniejszonej przejrzystości powietrza, kierujący ruchem winien używać

specjalistycznych latarek do kierowania ruchem lub tarcz do kierowania ruchem ze światłem czerwonym.

- Nad czasową organizacją ruchu należy pełnić stały nadzór tj. całą dobę w każdy dzień tygodnia.
- W przypadku tworzenia się dużych zatorów, należy bezwzględnie podjąć ręczne sterowanie ruchem do czasu rozładowania zatoru.
- Podczas wprowadzania organizacji ruchu, pojazd techniczny winien być wyposażony w lampy ostrzegawcze barwy żółtej, ze światłem widocznym na odległość min. 500 m oraz opcjonalnie tablicę zamykającą U-26a.
- Zabrania się składowania urobku, narzędzi, maszyn budowlanych oraz wykonywania robót w pasie drogowym poza terenem wygradzonym zaporami drogowymi.
- Osoby pracujące w pasie drogowym muszą być wyposażone w ubiór ostrzegawczy (koszulki, kamizelki, narzuty) w kolorze jaskrawym pomarańczowym bądź jaskrawym żółto-zielonym z umieszczonymi na nim pasami odblaskowymi.
- Wszystkie pojazdy oraz maszyny pracujące w pasie drogowym muszą być wyposażone w błyskowe lampy ostrzegawcze barwy żółtej, ze światłem widocznym na odległość co najmniej 500 m.
- Organem właściwym do zatwierdzenia organizacji ruchu w pasie drogowym ul. Demokratycznej i ul. Prostej jest Prezydent Miasta Łodzi.
- Jednostka wprowadzająca organizację ruchu zawiadomi organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz właściwego komendanta policji co najmniej na 7 dni przed jej wprowadzeniem, powołując się w zawiadomieniu na numer właściwego zatwierdzenia/opinii.

## 11. PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU

Planuje się wprowadzenie przedmiotowej organizacji ruchu w trakcie prowadzenia robót budowlanych na przelomie II i III kwartału 2026 r.

Wprowadzenie nowej stałej organizacji ruchu (wg odrębnego opracowania) nastąpi w terminie do końca 2026 r.

Projektował:



dr inż. Artur Juszczyk

Opracował:



mgr inż. Michał Biegalski

## II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

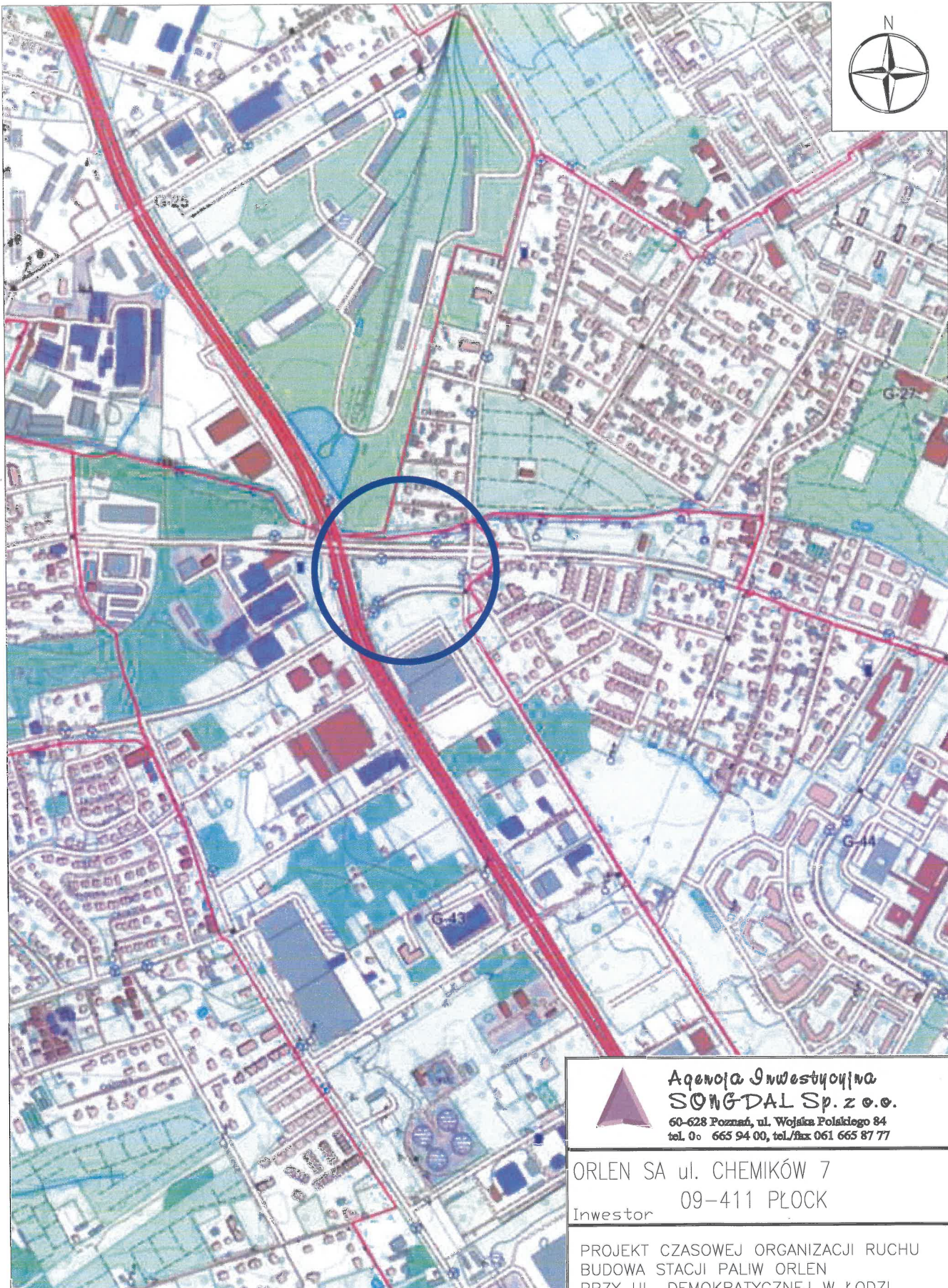
COR-01 Plan orientacyjny

COR-02 Plan sytuacyjny – etap 1

COR-03 Plan sytuacyjny – etap 2a

COR-04 Plan sytuacyjny – etap 2b





## LEGENDA:

——— - zakres opracowania



**Agencja Inwestycyjna  
SONGDAL Sp. z o.o.**  
60-628 Poznań, ul. Wojska Polskiego 84  
tel. 06 665 94 00, tel./fax 061 665 87 77

**ORLEN SA ul. CHEMIKÓW 7**  
**09-411 PŁOCK**  
Inwestor

PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU  
BUDOWA STACJI PALIW ORLEN  
PRZY UL. DEMOKRATYCZNEJ W ŁÓDZI

Projekt

PLAN ORIENTACYJNY	15.01.26
Tytuł rysunku	Data

UZGODNIENIA	INŻYNIERIA RUCHU	1:10000
Etap	Branża	Skala

dr inż. Artur Juszczyk  
Projektował

mgr inż. Michał Biegalski  
Opracował

Nr rysunku

COR-01



# ELEMENTY ORGANIZACJI RUCHU:



A-14  
tymczas

CZASOWE OZNAKOWANIE PIONOWE



D-6  
ist

ISTNIEJĄCE OZNAKOWANIE PIONOWE



P-4  
ist

ISTNIEJĄCE OZNAKOWANIE POZIOME



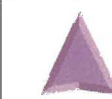
U-20c  
tymczas

CZASOWE URZĄDZENIA BRD

TEREN  
BUDOWY

ETAP 1

- funkcjonowanie zjazdu na czas budowy stacji paliw
- budowa zjazdu z ul. Prostej do działki Inwestora



Agencja Inwestycyjna  
**SONG-DAL Sp. z o.o.**  
60-628 Poznań, ul. Wojska Polskiego 84  
tel. 0 665 94 00, tel./fax 061 665 87 77

ORLEN SA ul. CHEMIKÓW 7  
09-411 PŁOCK

Inwestor

PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU  
BUDOWA STACJI PALIW ORLEN  
PRZY UL. DEMOKRATYCZNEJ W ŁODZI

Projekt

PLAN SYTUACYJNY Tytuł rysunku	15.01.26 Data
----------------------------------	------------------

UZGODNIENIA Etap	INŻYNIERIA RUCHU Branża	1:500 Skala
---------------------	----------------------------	----------------

dr inż. Artur Juszczyk  
Projektował

mgr inż. Michał Biegalski  
Pracował

Nr rysunku

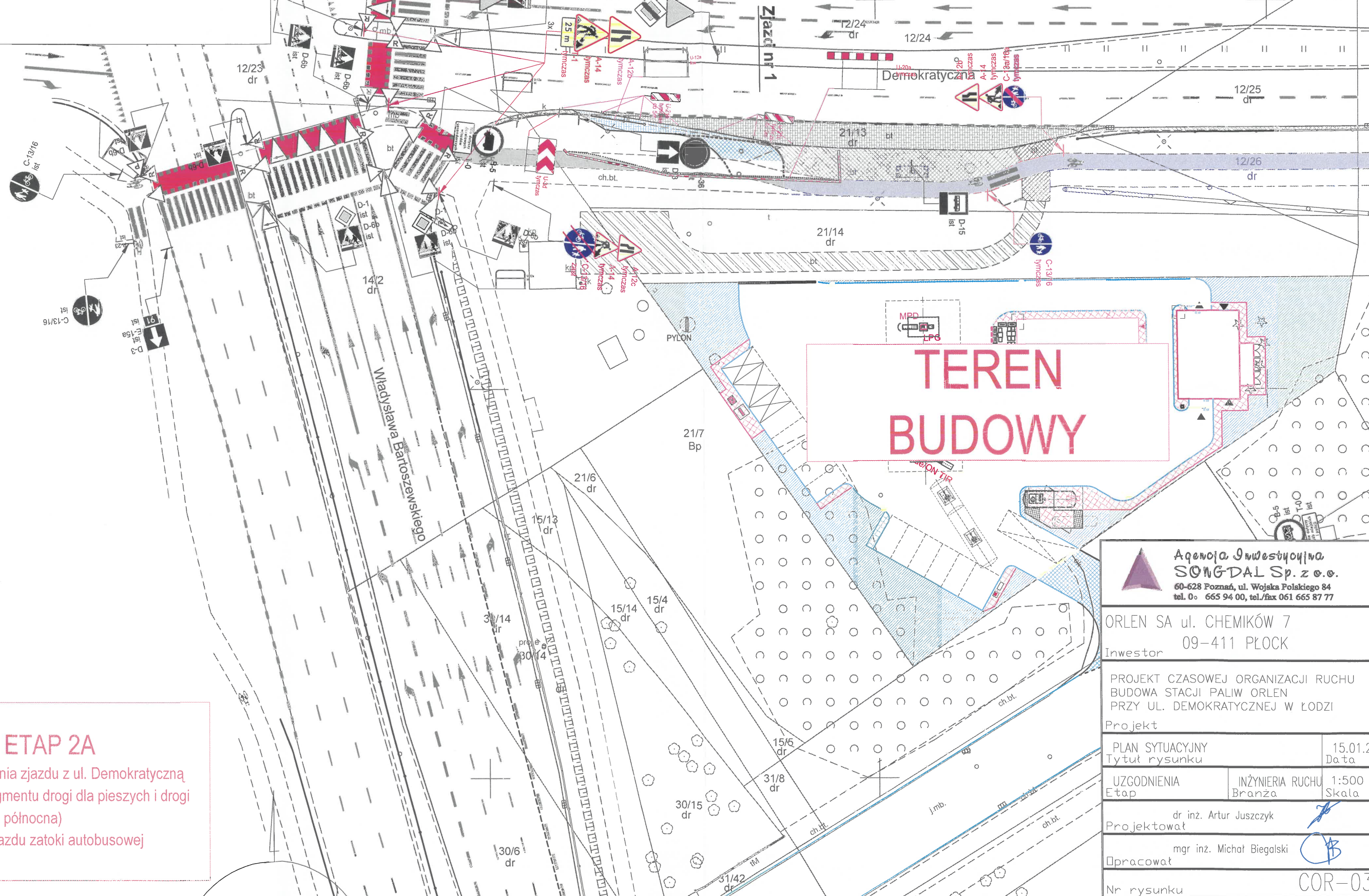
COR-02



# ELEMENTY ORGANIZACJI RUCHU:



CZASOWE OZNAKOWANIE PIONOWE  
ISTNIEJĄCE OZNAKOWANIE PIONOWE  
ISTNIEJĄCE OZNAKOWANIE POZIOME  
CZASOWE URZĄDZENIA BRD



## ETAP 2A

- budowa połączenia zjazdu z ul. Demokratyczną
- przebudowa fragmentu drogi dla pieszych i drogi rowerowej (strona północna)
- przebudowa najazdu zatoki autobusowej



Agencja Inwestycyjna  
**SONGDAL Sp. z o.o.**  
60-628 Poznań, ul. Wojska Polskiego 84  
tel. 0: 665 94 00, tel./fax 061 665 87 77

ORLEN SA ul. CHEMIKÓW 7  
09-411 PŁOCK  
Inwestor

PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU  
BUDOWA STACJI PALIW ORLEN  
PRZY UL. DEMOKRATYCZNEJ W ŁODZI

Projekt

PLAN SYTUACYJNY  
Tytuł rysunku  
15.01.26  
Data

UZGODNIENIA  
Etap  
INŻYNIERIA RUCHU  
Branża  
1:500  
Skala

dr inż. Artur Juszczyk  
Projektował

mgr inż. Michał Biegalski  
Opracował

Nr rysunku

COR-03



# ELEMENTY ORGANIZACJI RUCHU:



A-14  
tymczas

CZASOWE OZNAKOWANIE PIONOWE



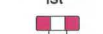
D-6  
ist

ISTNIEJĄCE OZNAKOWANIE PIONOWE



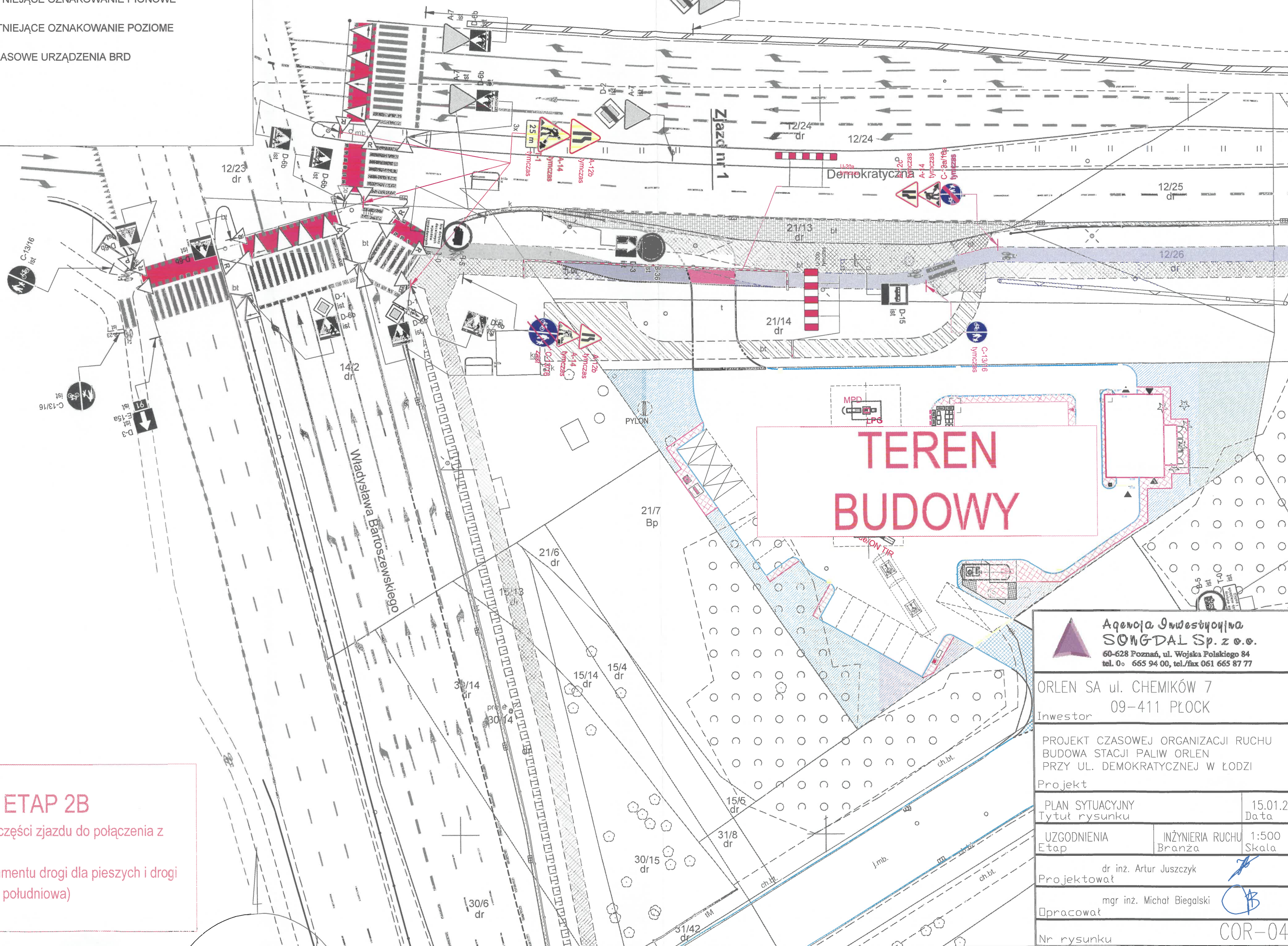
P-4  
ist

ISTNIEJĄCE OZNAKOWANIE POZIOME



U-20e  
tymczas

CZASOWE URZĄDZENIA BRD



## ETAP 2B

- budowa dalszej części zjazdu do połączenia z działką Inwestora
- przebudowa fragmentu drogi dla pieszych i drogi rowerowej (strona południowa)



Agencja Inwestycyjna  
**SONGDAL Sp. z o.o.**  
60-628 Poznań, ul. Wojska Polskiego 84  
tel. 06 665 94 00, tel./fax 061 665 87 77

ORLEN SA ul. CHEMIKÓW 7  
09-411 PŁOCK  
Inwestor

PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU  
BUDOWA STACJI PALIW ORLEN  
PRZY UL. DEMOKRATYCZNEJ W ŁODZI

Projekt

PLAN SYTUACYJNY  
Tytuł rysunku 15.01.26  
Data

UZGODNIENIA  
Etap INŻYNIERIA RUCHU 1:500  
Branża Skala

dr inż. Artur Juszczyk  
Projektował

mgr inż. Michał Biegalski  
Opracował

Nr rysunku

COR-04