

**PRO-KOM ZAKŁAD USŁUG PROJEKTOWYCH**

mgr inż. Krzysztof Sawczuk

19-400 Olecko , ul. Sokoła 3/27 tel.(087) 5202467

---

---

**OBIEKT :** *Przebudowa ulic : dojazd od Żeromskiego , Kajki , Bema , Jodłowa , Nad Jarem , dojazd od Paderewskiego , Mikołajczyka, Topolowa , Jaworowa , Cisowa , Akacyjowa , Wierzbowa, Bukowa, Plażowa, dojazd do sanatorium WITAL w Gołdapi*

**ADRES :** *Gołdap*

**INWESTOR :** *Gmina Gołdap  
19-500 Gołdap , Plac Zwycięstwa 14*

**STADIUM :** ***PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU***

**PROJEKTANT :** *mgr inż. Krzysztof Sawczuk*

***Egz. Nr 5***

*Olecko ,maj 2008r*

## **Spis zawartości .**

1. Karta uzgodnień projektu
2. Opis techniczny do projektu organizacji ruchu.
3. Wykaz znaków pionowych projektowanych.
4. Wykaz znaków poziomych
5. Plan orientacyjny 1:10 000
6. Plan oznakowania projektowany 1:1000 (1:500)

## KARTA UZGODNIENÍ

Projektu organizacji ruchu ulic gminnych: dojazd od Żeromskiego , Kajki , Be-  
ma , Polna, Jodłowa ,Nad Jarem , dojazd od Paderewskiego , Mikołajczyka, To-  
polowa , Jaworowa , Cisowa , Akacyjowa , Wierzbowa, Bukowa, Plażowa, dojazd  
do sanatorium WITAL w Gołdapi

### I ORGANY OPINIUJĄCE PROJEKT:

#### 1. Zarząd Dróg Powiatowych w Gołdapi

.....  
.....

#### 2. Urząd Miejski w Gołdapi

.....  
.....  
.....  
.....

### 3. Komenda Powiatowa Policji w Gołdapi

.....

.....

.....

.....

### **II ORGAN ZATWIERDZAJĄCY:**

.....

## OPIS TECHNICZNY

Do projektu stałej organizacji ruchu ulic kategorii dróg gminnych na terenie miasta Gołdap

### **1. Podstawa opracowania i materiały wyjściowe.**

- 1) 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. Nr 43 , poz. 430/.
- 2) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem /Dz. U Nr 177 poz.1729 z dnia 14.10.2003r/
- 3) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach poz.2181 dziennik Ustaw Nr 220 z dnia 23 grudnia 2003r
- 4) Załącznik Nr1 Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych pionowych i warunki ich umieszczania na drogach
- 5) Załącznik Nr 2 Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych poziomych i warunki ich umieszczania na drogach.
- 6) Projekty wykonawcze ulic objętych opracowaniem projektowym.

### **2.0 Stan istniejący i zakres opracowania.**

Projektowane ulice objęte planem przebudowy zlokalizowane są na terenie miasta Gołdap o lokalizacji rozproszonej w skali miasta z wyjątkiem ulic Osiedla Pod Lasem stanowiącym układ ośmiu ulic wzajemnie powiązanych. W stanie obecnym ulice objęte opracowaniem projektowym posiadają nawierzchnie gruntowe w całości z wyjątkiem dojazdu do sanatorium Wital i części ulicy Polnej o nawierzchni bitumicznej.

#### **2.1 Charakterystyka zabudowy .**

W otoczeniu projektowanych ulic z wyjątkiem dojazdu do sanatorium WITAL występuje zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna o różnym stopniu intensyfikacji zabudowy wynikającym z dokonanych podziałów geodezyjnych i stopnia zaawansowania zabudowy parceli budowlanych. Docelowo ulice objęte projektem zabudowane będą obustronnie w całości. Dojazd do sanatorium poprowadzony jest przez obszar leśny po trasie starego torowiska kolei z projektowanym poszerzeniem korpusu na dwa pasy ruchu w przeciwnych kierunkach.

### **3.0 Opis przyjętych rozwiązań projektowych.**

Na podstawie wytycznych zamawiającego zaprojektowano ulice objęte niniejszym projektem o następujących parametrach projektowych i geometrycznych .

Dojazd do ulicy Żeromskiego

Początek projektowanej ulicy dojazdowej przyjęto w krawędzi ulicy Żeromskiego i oznaczono pikietażem 0+000 natomiast jej koniec na granicy działki nr 619/8 o pikietażu km 0+112,00

Szerokość istniejącego dojazdu wyznaczona ogrodzeniami mieści się w granicach od 5 do 8m. Szerokość pasa drogowego będącego własnością Gminy Gołdap wynosi 5,0m i tylko w tych granicach projektowana jest przebudowa objęta tym zadaniem.

Trasa dojazdu jest prostoliniowa wyznaczona przez kształt działki i istniejące zagospodarowanie terenu.

- |                          |          |
|--------------------------|----------|
| - klasa techniczna drogi | - D      |
| - prędkość projektowa    | - 30km/h |
| - szerokość jezdni       | - 3,50m  |
| - szerokość chodnika     | - brak   |

### Ulica Kajki

Początek projektowanej przebudowy ulicy Kajki przyjęto w krawędzi ulicy Kombatan-tów i oznaczono pikietażem 0+000 natomiast jej koniec w krawędzi ulicy Źródlanej o pikietażu km 0+088,76

W stosunku do stanu istniejącego ulicy Kajki zaprojektowano jej wydłużenie celem połączenia z ulicą Źródlaną w obrębie jej skrzyżowania z ulicą Małą .

Zagospodarowanie terenu objętego projektem w stanie obecnym stanowi dojazd do zabudowy indywidualnej przy ulicy Kajki o nawierzchni gruntowej naturalnej od strony ulicy Kombatan-tów zaliczonej do kategorii dróg powiatowych. Na krótkim odcinku ulicy jaką jest ulica Kajki zlokalizowane są obecnie 4 posesje zabudowane zabudowa mieszkaniową indywidualną z możliwością zabudowy jeszcze jednej działki. Istniejąca ulica jest ulicą „ślepa” bez możliwości przejazdu .

- |                                      |           |
|--------------------------------------|-----------|
| - klasa techniczna ulic              | - D       |
| - prędkość projektowa                | - 30km/h  |
| - szerokość jezdni                   | - 3,50m   |
| - chodników dla pieszych lewostronny | - 1x1,50m |

### Ulica Bema

Początek projektowanej przebudowy ulicy Bema przyjęto w krawędzi ulicy Źródlanej i oznaczono pikietażem 0+000 natomiast jej koniec w km 0+161,0 w krawędzi ulicy Ko-ściuszki

Ulica Bema stanowi obecnie drogę przejazdową pomiędzy ulicą Źródlaną i ulicą Ko-ściuszki o zabudowie indywidualnej mieszkaniowej o umiarkowanym stopniu intensywności zabudowy. Ulica Bema jest lokalnym odgałęzieniem od dróg kategorii powiatowej jakimi są ulica Źródłana i ulica Kościuszki obsługującą istniejącą zabudowę przy tej ulicy.

- |                                    |          |
|------------------------------------|----------|
| - klasa techniczna ulic            | - D      |
| - prędkość projektowa              | - 30km/h |
| - szerokość jezdni                 | - 3,50m  |
| - chodnik dla pieszych lewostronny | - 1,50m  |

### Ulica Nad Jarem

Początek projektowanej ulicy przyjęto w krawędzi jezdni ulicy Reymonta , natomiast koniec w km 0+131,55 na granicy działki nr 934/4. Zakończenie ulicy Nad Jarem stanowi

plac manewrowo postojowy o wymiarach około 7,5x21m o nawierzchni z kostki brukowej w obrębie nieruchomości prywatnej. Urządzenie miejsc postojowych na końcu ulicy na terenie prywatnym wynika z funkcji mieszkalno-usługowej budynku w zakresie działalności hotelarsko noclegowej. Jest to ulica bez możliwości przejazdu.

- |                                    |                |
|------------------------------------|----------------|
| - klasa techniczna ulic            | - D            |
| - prędkość projektowa              | - 30km/h       |
| - szerokość jezdni                 | - 3,50m        |
| - szerokość chodników dla pieszych | - brak miejsca |

#### Dojazd do Paderewskiego

Początek projektowanej ulicy dojazdowej przyjęto w krawędzi ulicy Paderewskiego w km 0+655 wg pikietażu drogi wojewódzkiej nr 651 i oznaczono pikietażem 0+000 natomiast jej koniec za ostatnim wjazdem w km 0+153,00.

Zagospodarowanie terenu objętego projektem w stanie obecnym stanowi dojazd o nawierzchni gruntowej. Po stronie lewej zlokalizowane są tereny zielone ze starą wieżą ciśnień przechodzące w skarpe oddzielającą teren dojazdu od terenu PWiK w Gołdapi położonego u podnóża skarpy. Po stronie prawej występują 4 posesje o zabudowie jednorodzinnej dla których przedmiotowy dojazd stanowi połączenie z drogami publicznymi.

- |                          |                |
|--------------------------|----------------|
| - klasa techniczna drogi | - D            |
| - prędkość projektowa    | - 30km/h       |
| - szerokość jezdni       | - 4,50m (3,50) |
| - szerokość chodnika     | - brak         |

#### Ulica Mikołajczyka

Ulica Mikołajczyka składa się z dwóch połączonych odcinków dla których umownie przyjęto następujące określenia:

- Mikołajczyka I – dla odcinka ulicy położonego od skrzyżowania typu rondo ulic Suwalska, Kolejowa, Mikołajczyka, Boczna do ulicy Sikorskiego.
- Mikołajczyka II – dla odnogi ulicy bez przejazdu odchodzącego prostopadłe od ul. Mikołajczyka I w km 0+198,5 po stronie prawej.

##### *Mikołajczyka I*

Od km 0+042 do km 0+198,5

- |                                    |          |
|------------------------------------|----------|
| - klasa techniczna ulic            | - D      |
| - prędkość projektowa              | - 30km/h |
| - szerokość jezdni                 | - 4,50m  |
| - chodnik dla pieszych lewostronny | - 1,50m  |

Od km 0+198,5 do km 0+286,00

- |                                    |          |
|------------------------------------|----------|
| - klasa techniczna ulic            | - D      |
| - prędkość projektowa              | - 30km/h |
| - szerokość jezdni                 | - 3,50m  |
| - chodnik dla pieszych lewostronny | - 1,50m  |

##### *Mikołajczyka II*

Od km 0+000 do km 0+110- przekrój półuliczny

- klasa techniczna ulic - D
- prędkość projektowa - 30km/h
- szerokość jezdni - 3,50m
- chodnik dla pieszych lewostronny - 1,25m
- pobocze gruntowe prawostronne - 0,75m

#### Ulica Topolowa

Początek zakresu opracowania stanowi krawędź jezdni ulicy Kolejowej o nawierzchni bitumicznej o pikietażu km 0+000 natomiast koniec określono na granicy pasa drogowego ulicy Topolowej w km 0+123,55. Ulica oznaczona jako Klonowa krzyżuje się z ulicą Topolową w km 0+036,38. Głębokość ulicy Klonowej w odniesieniu do ulicy Topolowej sięga lewostronnie na długość 42,5m , natomiast prawostronnie na długość 21,23m. Odchodzące od ulicy Topolowej odcinki ulicy Klonowej ukształtowane są prostoliniowo.

*Ul. Topolowa km 0+000 do km 0+123,55*

- klasa techniczna ulicy - D
- prędkość projektowa - 30km/h
- szerokość jezdni - 4,50m
- chodnik dla pieszych lewostronny - 1,50m

#### *Ul. Klonowa*

- klasa techniczna ulic - D
- prędkość projektowa - 30km/h
- szerokość jezdni - 3,50m)
- chodnik dla pieszych - brak

#### Ulica Jodłowa

Początek ulicy w krawędzi ulicy 1 Maja zaliczonej do kategorii dróg powiatowych i oznaczono pikietażem km 0+000. Koniec w krawędzi ulicy Sosnowej zgodnie z opracowanym projektem przebudowy ulicy będącym w posiadaniu Zarządu Dróg Powiatowych w Gołdapi w km 0+417,70. Na długości ulicy Jodłowej występują skrzyżowania z następującymi ulicami : 1 Maja, Jaworowa, Akacyjowa , Wierzbowa i Sosnowa.

- klasa techniczna ulic - L
- prędkość projektowa - 30km/h
- szerokość jezdni - 6,00m
- chodnik dla pieszych obustronny - 2x1,50m

#### Ulica Jaworowa

Początek ulicy w osi projektowanej ulicy Cisowej zaliczonej do kategorii dróg gminnych i oznaczono pikietażem km 0+000. Koniec w osi projektowanej ulicy Jodłowej w km 0+111,25. Ulica Jaworowa stanowi łącznik pomiędzy ulicami Cisowa i Jodłową.

- klasa techniczna ulic - D
- prędkość projektowa - 30km/h
- szerokość jezdni - 4,50m
- chodnik dla pieszych lewostronny - 1x1,50m



### Ulica Cisowa

Początek zakresu opracowania ulicy Cisowej przyjęto w osi jezdni bitumicznej odcinka ulicy Cisowej przebudowanego w ramach budowy ulicy Świerkowej w km 0+080.

Koniec na granicy pasa drogowego i działki nr 244 w km 0+514,50. Na długości ulicy Cisowej występują skrzyżowania z ulicami Akacjową i Jaworową.

- klasa techniczna ulic - D
- prędkość projektowa - 30km/h
- szerokość jezdni - 4,50m
- chodnik dla pieszych lewostronny - 1x1,50m

### Ulica Akacjowa

Początek ulicy w krawędzi ulicy Świerkowej zaliczonej do kategorii dróg powiatowych i oznaczono pikietażem km 0+000. Koniec w krawędzi ulicy Sosnowej zgodnie z opracowanym projektem przebudowy ulicy będącym w posiadaniu Zarządu Dróg Powiatowych w Gołdapi w km 0+391,37. Na długości ulicy Akacjowej występują skrzyżowania z następującymi ulicami : Świerkowa, Cisowa, Jodłowa i Sosnowa.

- klasa techniczna ulic - D
- prędkość projektowa - 30km/h
- szerokość jezdni - 4,50m
- chodnik dla pieszych lewostronny - 1x1,50m

### Ulica Wierzbowa

Początek ulicy w osi projektowanej ulicy Jodłowej zaliczonej do kategorii dróg gminnych i oznaczono pikietażem km 0+000. Koniec na granicy pasa drogowego i działki Nr 135 w km 0+077,45. Ulica Wierzbowa jest ulicą „ślepą” bez przejazdu stanowiącą dojazd do trzech zabudowanych nieruchomości.

- klasa techniczna ulic - D
- prędkość projektowa - 30km/h
- szerokość jezdni - 4,50m
- chodnik dla pieszych prawostronny - 1x1,50m

### Ulica Bukowa

Początek ulicy przyjęto w krawędzi ulicy Sosnowej zgodnie z opracowanym projektem przebudowy ulicy będącym w posiadaniu Zarządu Dróg Powiatowych w Gołdapi i oznaczono pikietażem 0+000. Koniec na granicy pasa drogowego i działki Nr 1679/2 w km 0+121,96. Ulica Bukowa jest ulicą „ślepą” bez przejazdu stanowiącą dojazd do nieruchomości w większości w stanie obecnym niezabudowanych

- klasa techniczna ulic - D
- prędkość projektowa - 30km/h
- szerokość jezdni - 4,50m
- chodnik dla pieszych - z uwagi na brak zabudowy do wykonania w okresie późniejszym

### Ulica Modrzewiowa i Brzozowa

Ulica Modrzewiowa odchodząca od ulicy ul. 1 Maja zaliczonej do kategorii dróg powiatowych przechodzi ulicę Brzozową i stanowi „ślepy „ dojazd do zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej pomiędzy ulicą Sosnową i lasem od strony północnej.

Na początkowym odcinku 67m została przebudowana na nawierzchnię z brukowej kostki betonowej szerokości 5,0m. Na dalszym odcinku posiada nawierzchnię gruntową.

Na przeważającej długości przedmiotowa ulica zabudowana jest obustronnie.

Szerokość ulicy w liniach rozgraniczających wyznaczonych ogrodzeniami posesji oraz wydzielona geodezyjnie wynosi około 9,0m.

- |                                     |           |
|-------------------------------------|-----------|
| - klasa techniczna ulic             | - D       |
| - prędkość projektowa               | - 30km/h  |
| - szerokość jezdni                  | - 4,50m   |
| - chodnik dla pieszych jednostronny | - 1x1,50m |

#### Ulica Plażowa

Początek projektowanej przebudowy ulicy Plażowej przyjęto w krawędzi ulicy Stadionowej i oznaczono pikietażem 0+000 natomiast jej koniec na wysokości wjazdu na działkę nr 1894 o pikietażu km 0+167,75

Ulica Plażowa stanowi obecnie geodezyjnie wydzielony pas terenu pod dojazd o nawierzchni gruntowej do istniejącej zabudowy jednorodzinnej.

Otoczenie ulicy zagospodarowane jest w około 50% i jest w fazie zabudowy kolejnych parceli budowlanych.

Szerokość istniejącego dojazdu w wyjeżdżonym śladzie zawiera się w granicach 4,0-5,0m i mieści się w granicach geodezyjnych pasa drogowego.

Ulica Plażowa jest ulicą "ślepą" bez przejazdu.

- |                                    |               |
|------------------------------------|---------------|
| - klasa techniczna ulic            | - D           |
| - prędkość projektowa              | - 30km/h      |
| - szerokość jezdni                 | - 4,50m (3,5) |
| - szerokość chodników dla pieszych | - 1x1,50m     |

#### Dojazd do sanatorium WITAL

Początek projektowanej ulicy dojazdowej przyjęto w krawędzi ulicy Wczasowej i oznaczono pikietażem 0+000 natomiast jej koniec na skrzyżowaniu z drogą leśną która odbywa się wyjazd z sanatorium w km 0+245,00.

Teren objęty opracowaniem stanowi obecnie jednokierunkowy dojazd do sanatorium po korpusie nieczynnej linii kolejowej. Zbyt mała szerokość grobli drogowej nie pozwala na wprowadzenie ruchu dwukierunkowego. Wyjazd z sanatorium odbywa się po leśnej drodze gruntowej stanowiącej własność Skarbu Państwa w zarządzie ALP. Obecne rozwiązanie komunikacyjne ma charakter tymczasowy i wymaga rozwiązań umożliwiających stały i prawny dostęp do sanatorium z zachowaniem podstawowych warunków bezpieczeństwa.

- |                               |          |
|-------------------------------|----------|
| - klasa techniczna drogi      | - D      |
| - prędkość projektowa         | - 30km/h |
| - szerokość jezdni            | - 5,00m  |
| - pobocza gruntowe            | - 2x1,0m |
| - chodnik poza korpusem drogi | - 2,50m  |

### 3.1. Przekroje normalne.

Dla ulic objętych niniejszym opracowaniem wyodrębnić można 3 zasadnicze rodzaje przekrojów normalnych, różniących się szerokością jezdni ulic i rodzajem nawierzchni.

#### Ulice o nawierzchni bitumicznej

- Ulica Jodłowa, Polna
  - szerokość jezdni – 6,00m
  - chodniki z kostki brukowej betonowej gr 6cm obustronne – 2x1,50m (szerokość chodników zmienna dostosowana do linii ogrodzeń)
- Ulica Jaworowa, Cisowa, Akacyjowa, Mikołajczyka
  - szerokość jezdni – 4,50m
  - chodniki z kostki brukowej betonowej gr 6cm jednostronne – 1x1,50m (szerokość chodników zmienna dostosowana do linii ogrodzeń)
  - nawierzchnia z betonu asfaltowego gr 9cm (5+4cm)
- Dojazd do sanatorium WITAL
  - szerokość jezdni – 5,00m
  - chodniki z kostki brukowej betonowej gr 6cm poza koroną drogi – 2,50m

Na etapie wykonawstwa dopuszcza się możliwość alternatywnego zastosowania nawierzchni z kostki brukowej betonowej w odniesieniu do ulic Jaworowej, Cisowej i Akacyjowej.

#### Ulice o nawierzchni z kostki brukowej betonowej

- Ulica Topolowa, Wierzbowa, Bukowa, Modrzewiowa i Brzozowa, dojazd od Paderewskiego
  - szerokość jezdni – 4,50m
  - Chodniki z kostki brukowej betonowej gr 6cm jednostronne – 1x1,50m
  - nawierzchnia jezdni z kostki brukowej betonowej gr 8cm
- Ulica dojazd do Żeromskiego, Kajki, Bema, Nad Jarem
  - szerokość jezdni – 3,50m
  - Chodniki z kostki brukowej betonowej gr 6cm jednostronne – 1x1,50m
  - nawierzchnia jezdni z kostki brukowej betonowej gr 8cm

#### **4.0. Oznakowanie.**

Celem opracowania jest usprawnienie ruchu i poprawa bezpieczeństwa poprzez umieszczenie oznakowania pionowego na sieci ulic miejskich o nawierzchni twardej powstałej z ich przebudowy. Z uwagi na małą szerokość ulic zakres oznakowania poziomego ograniczono do wyznaczenia przejść dla pieszych.

Szczegóły oznakowania poziomego i pionowego przedstawiono w załączniku graficznym Nr2 będącym składnikiem niniejszego projektu organizacji ruchu.

Wykaz występujących znaków przedstawiono w załączonym zestawieniu.

#### 4.2. Rodzaj projektowanego oznakowania.

W niniejszym projekcie organizacji ruchu projektuje się znaki pionowe wielkości średniej „S” o licach pokrytych folią odblaskową rodzaju II i liternictwie zgodnym z

Załącznikiem 1 do Rozporządzenia.....

Ujednolicenie kategorii wymiaru znaku do wielkości „średnie” spowodowane jest rzeczywistymi wymiarami projektowanych znaków dla ww kategorii pomimo dopuszczenia wymiaru „małe,, na drogach gminnych. Analogicznie przyjęto zasadę zastosowania folii odblaskowej II generacji na lica znaków w większości znaków obligatoryjną pomimo dopuszczenia folii I generacji.

Wysokość umieszczenia znaków zlokalizowanych w ciągach pieszych (chodnikach) wynosi 2,20m od poziomu chodnika do dolnej krawędzi znaku. Dla znaków zlokalizowanych na poboczach wysokość ta wynosi 2,00m.

Pozostałe wymagania określone są w SST.

### 5 Termin wprowadzenia zmian do projektu stałej organizacji ruchu

Przewidywany termin wprowadzenia zmian w stałej organizacji ruchu określa się po zakończeniu budowy ulicy z chwilą przekształcenia ich nawierzchni w nawierzchnie twarde w rozumieniu przepisów prawa o ruchu drogowym..

Sporządził:

## Zestawienie oznakowania pionowego projektowanego

kilometraż	rodzaj znaku/symbol	strona
<b>Dojazd do ul. Żeromskiego</b>		
Ulica Żeromskiego	D-1	L+P
0+006	A-7	L
0+006	D-4a	P
<b>Ulica Kajki</b>		
Ul. Kombatantów	D-1	L+P
0+006	D-3	P
0+080	A-7	P
0+083	B-2	L
Ul. Źródlana	D-1/B-22 D-1/B-21	L+P
<b>Ulica Bema</b>		
Ul. Źródlana	D-1/B-22 D-1/B-21	L+P
0+006	B-2	P
0+008	A-7	L
0+155	D-3/D-40	L
Ul. Kościuszki	D-1	L+P
<b>Ulica Nad Jarem</b>		
0+005	A-7/D-41	L
0+005	D-4a/D-40	P
<b>Dojazd do ul. Paderewskiego</b>		
0+007	A-7	L
0+007	D-4a	P
<b>Ulica Mikołajczyka</b>		
0+195	D-4a	P
0+207	D-5	L
0+273	B-31	L
0+282	A-7	P
Ul. Sikorskiego	D-1	L+P
<b>Ulica Topolowa</b>		
Ul. Kolejowa	D-1	L+P
0+007	A-7	L
0+007	D-4a	P
<b>Ulica Spacerowa</b>		
Ul. 1 Maja	D-1	L+P
0+004	D-3/D-40	P
0+164	B-2	L
0+205	D-3	P
0+452	B-2	L
0+459	A-7	P
Ul. Wiosenna	D-1/B-22	L
	D-1/B-21	P
0+480	A-7	P
0+591	D-41	P

<b>kilometraż</b>	<b>rodzaj znaku/symbol</b>	<b>strona</b>
Skrzyżowanie Wiosenna – 1 Maja	D-1 (1 Maja)	L+P
	A-7/D-41 (Wiosenna)	P
	D-40 (Wiosenna )	L
<b>Ulica Spacerowa 2</b>		
1 Maja	D-1	L+P
0+008	A-7/D-41	L
0+008	D-40	P
0+117	B-22	P
<b>Ulica Jodłowa</b>		
Ul. 1 Maja	D-1	L+P
0+001	D-6	P
0+005	D-6	L
0+016	D-1	P
0+020	D-2	L
0+070	D-1/T-6a	P
0+082	D-6	P
0+087	D-6	L
0+100	D-6	P
0+105	D-6	L
0+126	D-1/T-6a	L
0+138	D-1	P
0+168	D-6	P
0+173	D-6	L
0+184	D-1	L
0+200	A-11a/T-1/B-33 (20km)	P
0+220	U-16d	Próg zwalniający
0+240	A-11a/T-1/B-33 (20km)	L
0+259	D-1	P
0+310	D-1	L
0+328	A-11a/T-1/B-33 (20km)	P
0+350	U-16d	Próg zwalniający
0+370	A-11a/T-1/B-33 (20km)	L
0+407	D-1	L
0+407	A-7/D-2	P
Ul. Sosnowa	D-1	L+P
<b>Ulica Jaworowa</b>		
0+102	B-20/T-6a	P
<b>Ulica Cisowa</b>		
0+052	D-1/T-6a	P
Ul. Sosnowa	D-1/T-6a	L
0+110	A-7/T-6a	L
0+351	A-7	P
0+363	D-6	P
0+368	D-6	L
0+387	A-7	L
0+488	D-4a	P

<b>kilometraż</b>	<b>rodzaj znaku/symbol</b>	<b>strona</b>
<b>Ulica Akacyjowa</b>		
Ulica Świerkowa	D-1	L+P
0+008	A-7	L
0+050	D-1	P
0+076	D-6	P
0+081	D-6	L
0+096	D-1	L
0+150	B-20	P
0+171	D-6	P
0+176	D-6	L
0+187	B-20	L
0+260	A-7/T-1/B-33 (20km)	P
0+280	U16d	Próg zwalniający
0+300	A-7/T-1/B-33(20km)	L
0+381	A-7	P
Ul. Sosnowa	D-1	L
<b>Ulica Wierzbowa</b>		
0+013	A-7	L
0+013	D-4a	P
<b>Ulica Bukowa</b>		
Ul. Sosnowa	D-1	L
0+009	A-7	L
0+009	D-4a	P