

SZCZECIN	<hr/> PIECZATKA	<u>Sierpień 2015r.</u> DATA	<hr/> NR EGZ.
-----------------	-----------------	--------------------------------	---------------

SPIS TREŚCI

I. CZĘŚĆ OPISOWA	3
1 PODSTAWA OPRACOWANIA	3
2 PODSTAWA PRAWNA OPRACOWANIA	3
3 PRZEDMIOT OPRACOWANIA	3
4 MATERIAŁY WYJŚCIOWE	3
5 OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO	3
5.1 Dane ogólne	3
5.2 Istniejące zagospodarowanie terenu	3
6 PROJEKTOWANY UKŁAD KOMUNIKACYJNY	4
6.1 Przebudowa drogi gminnej – odcinek 1	4
6.2 Przebudowa drogi gminnej – odcinek 2	5
7 PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU	6
8 WARUNKI TECHNICZNE DLA ZNAKÓW	6
8.1 Oznakowanie pionowe	6
8.2 Oznakowanie poziome	6
8.3 Urządzenia BRD	7
9 SPOSÓB UMIESZCZANIA ZNAKÓW	7
10 ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA	8

II. ZAŁĄCZNIKI

- 1) Zatwierdzenie stałej organizacji ruchu, decyzja nr KD.7120.150.2015.JW z dnia 10.09.2015 r.
- 2) Opinia Gminy Kołbaskowo, pismo nr GK.7221.24.2015.MK z dnia 11.08.2015 r.
- 3) Opinia Komendy Powiatowej Policji w Policach, pismo nr RD – 6295/15 z dnia 13.08.2015 r.

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Rys. 1 – Plan sytuacyjny – odcinek 1

skala 1:500

Rys. 2 – Plan sytuacyjny – odcinek 2

skala 1:500

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1 PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawą opracowania jest umowa z Inwestorem:

Gmina Kołbaskowo, 72-001 Kołbaskowo 106

2 PODSTAWA PRAWNA OPRACOWANIA

- 1) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430 z późniejszymi zmianami).
- 2) „Prawo o ruchu drogowym” z dn. 20.06.1997 r. (Dz. U. z 2012 poz 1137).
- 3) Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dn. 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz 1393 z późniejszymi zmianami).
- 4) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177, poz 1729).
- 5) „Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach „załączniki nr 1-4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003r. (Dz. U. 220 poz. 2181 z 23.12.2003 r. z późniejszymi zmianami).

3 PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu związany z inwestycją polegającą na przebudowie drogi gminnej nr 195018Z w miejscowości Barnisław, gmina Kołbaskowo, powiat policki.

Zakres inwestycji obejmuje działki stanowiące własność Gminy Kołbaskowo oraz pas drogi powiatowej nr 3924.

4 MATERIAŁY WYJŚCIOWE

Podczas opracowywania niniejszego projektu wykorzystano następujące materiały wyjściowe:

- 1) Aktualna mapa do celów projektowych w skali 1:500;
- 2) Zatwierdzona koncepcja przebudowy układu drogowego;
- 3) Projekt zagospodarowania terenu.

5 OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

5.1 Dane ogólne

Inwestycja zlokalizowana jest w miejscowości Barnisław na terenie gminy Kołbaskowo w powiecie polickim. Teren inwestycji obejmuje drogę gminną nr 195018Z i położony jest w zachodniej części miejscowości, pomiędzy drogą powiatową nr 3924Z a Granicą Państwa. Na przedmiotowym terenie obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego.

5.2 Istniejące zagospodarowanie terenu

W stanie istniejącym droga gminna podzielona jest na 2 charakterystyczne odcinki:

- Odcinek 1 zlokalizowany na działkach nr 26 dr, 121 i 124 dr stanowi dojazd do okolicznych posesji usytuowanych wzdłuż przedmiotowej drogi. Droga ta na odcinku od skrzyżowania dróg gminnych do zjazdu na teren działki nr 120 posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej o szerokości ok 3,0 m. Na pozostałym odcinku droga posiada nawierzchnię żwirową utwardzoną. Wzdłuż drogi występuje oświetlenie uliczne.
- Odcinek 2 zlokalizowany na działce nr 115 dr stanowi połączenie układu dróg gminnych z drogą powiatową oraz dojazd do okolicznych posesji usytuowanych wzdłuż przedmiotowego odcinka drogi. Droga ta na całym odcinku posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej o szerokości ok. 5,0 m. Wzdłuż drogi występuje oświetlenie uliczne. Na długości działki nr 108/2, pomiędzy jezdnią a ogrodzeniem działki, występuje betonowy plac stanowiący po części dojazd do ww. działki. Plac ten w zakresie działki drogowej przeznaczony jest do rozbiórki w ramach przedmiotowego projektu.

Teren inwestycji skomunikowany jest z zewnętrznym układem dróg publicznych poprzez skrzyżowanie drogi gminnej z drogą powiatową. W ciągu drogi gminnej występuje kanalizacja sanitarna, napowietrzna sieć energetyczna i oświetleniowa, sieć telekomunikacyjna i wodociągowa.

6 PROJEKTOWANY UKŁAD KOMUNIKACYJNY

W ramach przebudowy drogi gminnej zaprojektowano rozbiórkę istniejących nawierzchni na całym odcinku i budowę nowych jezdni, zjazdów i chodników. Projekt podzielono na 2 podstawowe odcinki.

6.1 Przebudowa drogi gminnej – odcinek 1

Dla projektowanego odcinka drogi gminnej przyjęto parametry projektowe:

- | | | |
|---|---|----------------------|
| – | ulica w obszarze zabudowanym, strefa ruchu uspokojonego | |
| – | kategoria funkcjonalna | gminna |
| – | klasa techniczna | dojazdowa (D) |
| – | prędkość projektowa | Vp – 30km/h |

Przebieg drogi wkomponowano w istniejący pas drogowy w liniach rozgraniczających terenów elementarnych 37 – KD.D, 44 – KD.D i 45 – KD.D. Początek odcinka zlokalizowano na wysokości działki nr 20 (teren elementarny 36 – KD.W, nie objęty zakresem projektu), koniec zlokalizowano na wysokości działki 155, włączając w istniejący przebieg nieutwardzonego odcinka drogi. Łączna długość odcinka drogi do przebudowy 380,69 m.

Zaprojektowano uliczny przekrój drogi z jezdnią o nawierzchni z kostki betonowej obramowanej opornikami betonowymi wtopionymi, na długości dojazdu do skrzyżowania z drogą gminną – odcinek 2 zaprojektowano krawężniki uliczne wystające. Jezdnię zaprojektowano o szerokości podstawowej 4,5 m, na której wydzielono po jednym pasie ruchu w każdym kierunku. Jezdnię poszerzono do 5,5 m na w rejonie działki nr 121. Zmianę szerokości jezdni zaprojektowano na długości łuków poziomych. Na początku i końcu odcinka drogi, jako połączenie z istniejącą nawierzchnią gruntową zaprojektowano ułożenie krawężników betonowych typu ulicznego na płask.

Zaprojektowano przebudowę skrzyżowań istniejących dróg gminnych.

6.2 Przebudowa drogi gminnej – odcinek 2

Dla projektowanego odcinka drogi gminnej przyjęto parametry projektowe:

- ulica w obszarze zabudowanym, strefa ruchu uspokojonego
- kategoria funkcjonalna **gminna**
- klasa techniczna **lokalna (L)**
- prędkość projektowa **Vp – 30km/h**

Przebieg drogi wkomponowano w istniejący pas drogowy w liniach rozgraniczających terenu elementarnego 35 – KD.L. Początek odcinka zlokalizowany jest na skrzyżowaniu z przebudowywaną drogą gminną – odcinek 1, koniec na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 3924Z. Łączna długość drogi 522,05 m.

Zaprojektowano uliczny przekrój drogi z jezdnią obramowaną krawężnikami ulicznymi. Nawierzchnię jezdni na odcinku do km 0+010,02 zaprojektowano z kostki betonowej jako wyznaczenie równorzędnego skrzyżowania z odcinkiem 1, na pozostałym odcinku zaprojektowano jezdnię o nawierzchni bitumicznej ze ściekiem przykrawężnikowym z kostki betonowej o szerokości 0,2 m po jej południowej stronie. Jezdnię zaprojektowano o szerokości podstawowej 5,5 m, na której wydzielono po jednym pasie ruchu w każdym kierunku.

Po południowej stronie jezdni zaprojektowano chodnik przylegający bezpośrednio do jezdni. Szerokość chodnika na odcinku do km 0+100,00 wynosi 1,5 m, na pozostałym odcinku szerokość chodnika wynosi 2,0 m. Chodnik w miejscach zbliżeń z istniejącymi słupami sieci oświetleniowej miejscowo przewężono.

Zaprojektowano zjazdy do przyległych działek, których obsługa komunikacyjna zgodnie z ustaleniami MPZP docelowo odbywać się będzie z przebudowywanej drogi gminnej. Zjazdy zaprojektowano o parametrach zjazdów indywidualnych o szerokości jezdni 3,0 ÷ 5,0 m, na przecięciach krawędzi zjazdu z krawędzią jezdni zaprojektowano skosy 1:1 o głębokości do 2,0 m. Zjazd do działki 108/2 w km 0+393,16 zaprojektowano o parametrach zjazdu publicznego, szerokość jezdni zjazdu 6,9 m, przecięcie krawędzi zjazdu z krawędzią jezdni wyokrąglono łukami poziomymi R=6,0 m.

Na długości działki nr 46 (kościół) po północnej stronie jezdni zaprojektowano zatokę postojową na której wyznaczono 6 miejsc postojowych dla samochodów osobowych. Stanowiska usytuowano równolegle do krawędzi jezdni, wymiary stanowisk 2,5 x 6,0 m. Zatokę zaprojektowano o nawierzchni z kostki betonowej koloru szarego, stanowiska postojowe rozdzielone rzędem kostki koloru grafitowego.

Na wysokości głównego wejścia do obiektu sakralnego na działce nr 48 zaprojektowano przejście dla pieszych usytuowane na progu zwalniającym płytowym, wyniesionym do poziomu przylegającego chodnika. Próg zwalniający zaprojektowano o nawierzchni z kostki betonowej o wymiarach 6,0 x 5,5 m, długości najazdu po 1,0 m każdy. Dodatkowo zaprojektowano montaż w jezdni drogi gminnej progów zwalniających wyspowych w odstępach co ok. 130 m oraz w odległości 40 m od skrzyżowania z drogą powiatową.

7 PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU

W ramach projektu stałej organizacji ruchu zaprojektowano:

- Wprowadzenie strefy ograniczonej prędkości do 30 km/h w ciągu projektowanej drogi gminnej;
- Za skrzyżowaniem z drogą powiatową wprowadzenie oznakowania drogi bez przejazdu D-4a, ponieważ znak będzie dobrze widoczny ze skrzyżowania nie ma konieczności wprowadzania znaków D-4b przed skrzyżowaniem w ciągu drogi powiatowej;
- Na wysokości głównego wejścia do obiektu sakralnego na działce nr 48 (kościół) zaprojektowano przejście dla pieszych usytuowane na progu zwalniającym płytowym, wyniesionym do poziomu przylegającego chodnika (wyniesienie 10 cm). Próg zwalniający zaprojektowano o nawierzchni z kostki betonowej o wymiarach 6,0 x 5,5 m, długości najazdu po 1,0 m każdy, najazd na próg zwalniający oznakowano znakami poziomymi P-25 oraz punktowymi elementami odblaskowymi (PEO). Na przedmiotowym odcinku drogi nie odbywa się przejazd pojazdów komunikacji autobusowej co umożliwia zastosowanie rozwiązań uspokajających ruch pojazdów;
- Oznakowanie przejścia dla pieszych znakami poziomymi P-10 i pionowymi D-6;
- Progi zwalniające wyspę U-16 w odstępach co ok. 130 m oraz w odległości 40 m od skrzyżowania z drogą powiatową;
- Oznakowanie początku i końca zatoki postojowej, znaki D-18 z tabliczkami T-30a oraz T-3a;
- Oznakowanie skrzyżowania dróg gminnych w formie skrzyżowania równorzędnego, znaki A-5 umieszczone w odległości 50 m od skrzyżowania.

8 WARUNKI TECHNICZNE DLA ZNAKÓW

8.1 Oznakowanie pionowe

Projektowane znaki pionowe w ciągu drogi gminnej powinny odpowiadać grupie wielkości znaków „małych”, za wyjątkiem znaku A-7 na skrzyżowaniu z drogą powiatową, który powinien odpowiadać grupie znaków „średnich”. Znaki pionowe powinny być wykonane z folii odblaskowej typu I za wyjątkiem znaków A-7 i D-6, które powinny być wykonane z folii odblaskowej typu II. Tarcze znaków powinny być wykonane z blachy stalowej ocynkowanej z podwójnie giętymi krawędziami. Znaki muszą posiadać znak bezpieczeństwa B. Na odwrotnej stronie znaku powinna znajdować się tabliczka informująca o producencie znaku, rodzaju folii i dacie wykonania znaku.

Znaki pionowe należy zamocować do słupków stalowych, ocynkowanych (średnica 70mm), z zachowaniem skrajni poziomej i pionowej zgodnie z rozporządzeniem MI 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.

8.2 Oznakowanie poziome

Projektowane oznakowanie poziome należy wykonać w technologii cienkowarstwowej. Materiałami do wykonywania oznakowania cienkowarstwowego powinny być farby nakładane warstwą grubości od 0,4 mm do 0,8 mm (na mokro). Powinny to być farby rozpuszczalnikowe, wodorozcieńczalne i chemoutwardzalne nakładane na mokro. Dla uzyskania odblaskowości oznakowania należy zastosować mikrokulki szklane lub ceramiczne o współczynniku załamania światła powyżej 1,5.

Tabela 1. Wymagania minimalne dla oznakowania poziomego dróg

Właściwości	Wymagania
Współczynnik luminancji \square (widzialność w dzień)	0,3
Powierzchniowy współczynnik odbłasku [mcd/lx/m ²] (widzialność w nocy)	100
Wskaźnik szorstkości [SRT]	45
Trwałość (wg skali LC PC)	6
Grubość w-wy oznakowania [mm]	0,3 – 0,8
Okres trwałości [lata]	2

Tabela 2. Punkty narożne obszarów chromatyczności oznakowania poziomego dróg

Punkt narożny nr		1	2	3	4
Oznakowanie białe	x	0,355	0,305	0,285	0,335
	y	0,355	0,305	0,325	0,375

8.3 Urządzenia BRD

Punktowe elementy odbłaskowe powinny być wykonane w postaci kocich oczek koloru białego (elementy rozmieszczone w rozstawie co 1,0 m).

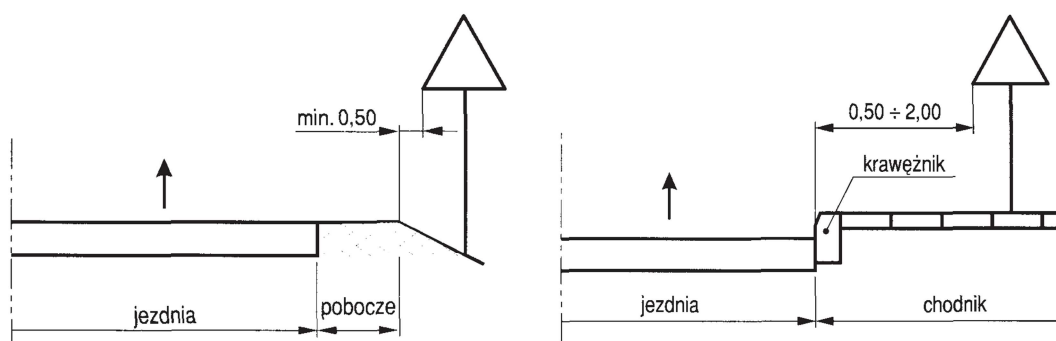
Progi zwalniające wyspowe powinny odpowiadać prędkości przejazdu pojazdów ≤ 30 km/h, posiadać wymiary 2,0x2,0 m o wysokości 7,5 cm, długość najazdu po 0,6 m każdy. Próg powinien być wykonany z gumy odpornej na działanie promieni UV. Mocowanie progów kołkami do nawierzchni bitumicznej.

9 SPOSÓB UMIESZCZANIA ZNAKÓW

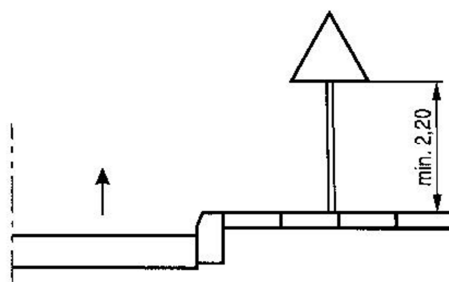
Znaki należy umieszczać po prawej stronie jezdni na konstrukcjach wsporczych, tj. słupkach stalowych ocynkowanych. Słupki konstrukcji wsporczych powinny mieć przekrój kołowy.

Następny znak powinien być umieszczony za poprzedzającym w odległości co najmniej 10 m. Znaki umieszczać w poboczu oraz poza obrysem chodnika, z zachowaniem skrajni pionowej i poziomej ruchu pieszego. Jeżeli warunki terenowe na to nie pozwalają lub widoczność znaku będzie ograniczona, jako konstrukcje wsporcze do ustawienia znaków stosować słupki z wysięgnikami poziomymi. Ustawienie znaków i urządzeń BRD nie może ograniczać widoczności wzajemnej uczestnikom ruchu. Tarcze znaków powinny być odchylone od osi prostopadłej o ok. 5 stopni w kierunku jezdni.

Znaki ustawiać tak, aby odległość znaku od krawędzi jezdni zawierała się w przedziale 0,50 - 2,00 m. Odległość znaku od jezdni mierzy się w poziomie od krawędzi jezdni do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku (trójkąta, koła, kwadratu, prostokąta). Znaki należy umieszczać na wysokości 2,2 m od poziomu chodnika.



Rys. 1. Odległość umieszczania znaków od krawędzi jezdni



Rys. 2. Wysokość umieszczania znaków

10 ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA

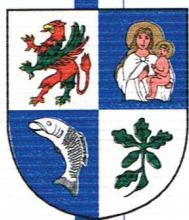
Zestawienie projektowanego oznakowania pionowego			
Symbol znaku	Ilość sztuk	Grupa wielkości	Typ folii odblaskowej
A-5	3	Małe (M)	1
A-7	1	Średnie (S)	2
B-43	1	Małe (M)	1
B-44	1	Małe (M)	1
D-4a	1	Małe (M)	1
D-6	2	Małe (M)	2
D-18	2	Małe (M)	1
T-3a	1	-	1
T-30a	1	-	1
Słupki do zn.	10	-	-

Zestawienie projektowanego oznakowania poziomego		
Symbol znaku	Długość/sztuk/pow.	Powierzchnia oznakowania [m²]
P-10	20,0 mb	10,00
P-25	48,6 mb	11,28

Zestawienie projektowanych urządzeń BRD	
Symbol znaku	Sztuk
Punktowe elementy odblaskowe (PEO)	10
Progi zwalniające wyspowe U-16	8

II. ZAŁĄCZNIKI

- 1) Zatwierdzenie stałej organizacji ruchu, decyzja nr KD.7120.150.2015.JW z dnia 10.09.2015 r.
- 2) Opinia Gminy Kołbaskowo, pismo nr GK.7221.24.2015.MK z dnia 11.08.2015 r.
- 3) Opinia Komendy Powiatowej Policji w Policach, pismo nr RD – 6295/15 z dnia 13.08.2015 r.



Starosta Policki

**Biuro Projektów „INBUD”
Dariusz Skuza, Dariusz Woźniak
Ul. H. Dąbrowskiego 1A
70 – 100 Szczecin**

Police, dnia 10 września 2015 r.

KD.7120.150.2015.JW

Po rozpatrzeniu wniosku z dnia 17 sierpnia 2015 r., złożonego przez:

**Biuro Projektów Dariusz Skuza, Dariusz Woźniak
Ul. H. Dąbrowskiego 1A, 70 - 100 Szczecin**

dotyczącego wprowadzenia stałej organizacji ruchu w ciągu drogi gminnej nr 195018Z, w miejscowości Barnisław, celem realizacji zadania pn.: „Przebudowa drogi gminnej nr 195018Z w miejscowości Barnisław wraz z kanalizacją deszczową, gmina Kołbaskowo” informuję, że

ZATWIERDZAM BEZ UWAG PRZEDMIOTOWY PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Zatwierdzam stałą organizację ruchu w części dotyczącej lokalizacji oznakowania pionowego, poziomego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w ciągu drogi gminnej nr 195018Z, działkach nr 115 dr., nr 124 dr. oraz części działki nr 26 dr.

Droga położona na pozostałej części działki nr 26 dr. będącej własnością Gminy nie jest zaliczona do kategorii dróg publicznych w związku z czym stanowi drogę wewnętrzną. Informuję, że zgodnie z § 10 ust. 7 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 z późn. zm.) zarządzanie ruchem na drogach wewnętrznych, w tym w strefie ruchu i strefie zamieszkania, należy do podmiotu zarządzającego tymi drogami.

Jednocześnie informuję, że na 7 dni przed terminem wprowadzenia niniejszej stałej organizacji ruchu należy zawiadomić organ zarządzający ruchem tj., Starostę Polickiego, zarządcę dróg tj. Zarząd Powiatu w Policach i Wójta Gminy Kołbaskowo oraz Komendanta Powiatowej Policji w Policach o jej wprowadzeniu - § 12 ust. 1 ww. rozporządzenia.

Brak ww. zawiadomienia spowoduje utratę ważności zatwierdzonej organizacji ruchu - § 12 ust. 4 ww. rozporządzenia Ministra Infrastruktury.


Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu do 31 marca 2016 r.

Otrzymują:

1. Adresat
2. Zarząd Powiatu w Policach
3. Wójt Gminy Kołbaskowo
4. Wydział KD

Do wiadomości:

Komendant Powiatowej Policji
ul. Kasprzowicza 3; 72 – 010 Police

STAROSTA

Andrzej Bednarek

Kołbaskowo, dnia: 11.08.2015 r.

WÓJT GMINY
Kołbaskowo

Biuro Projektów INBUD s.c.
Dariusz Skuza, Zbigniew Woźniak
ul. H. Dąbrowskiego 1A
70-100 Szczecin

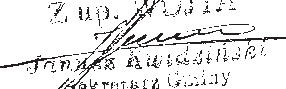
GK.7221.24.2015.MK

W odpowiedzi na wniosek w sprawie zaopiniowania projektu stałej organizacji ruchu związanej z planowaną przebudową drogi gminnej nr 195018Z w miejscowości Barnisław wraz z kanalizacją deszczową, gmina Kołbaskowo, Wójt Gminy Kołbaskowo przedstawiony projekt **opiniuje pozytywnie**.

Przedstawiona organizacja ruchu spełnia wymogi przepisów prawa dotyczących stałej organizacji ruchu na drogach publicznych.

Otrzymują:

1. Adresat,
2. A/a

Z up. WÓJTA

Jolanta Kucińska
Sekretarz Gminy

KOMENDA POWIATOWA POLICJI w POLICACH

Wydział Prewencji i Ruchu Drogowego

72-010 Police ul. Kasorowicza 3 tel.: sek.(91) 424-75-25 - 26-570 fax: (91) 424-75-33

KOMENDA POWIATOWA
POLICJI
w Policach woj. zachodniopomorskie
RD-6295/15

e-mail: policja@police.pl

Police, dnia 13.08.2015r

Biurow Projektów
„Inbud” S.C.
ul. H.Dąbrowskiego 1A
70-100 Szczecin

Dotyczy stałej organizacji ruchu dla zadania „Przebudowa drogi gminnej nr 195018Z w miejscowości Barnisław wraz z kanalizacją deszczową, gmina Kołbaskowo”, w ciągu drogi gminnej oraz uzupełnienie oznakowania na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 3924Z Bédargowo – Kołbaskowo.

Odpowiadając na pismo z dnia 10 sierpnia 2015 roku informuję, że przedstawiony projekt stałej organizacji ruchu w odniesieniu do drogi powiatowej 3924Z, zgodnie z §7 ust. 2 pkt. 2 Rozporządzenia 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) **opiniuję pozytywnie.**

Jednostka organizacyjna prowadząca prace w związku z robotami lub czynnościami na drodze w pasie drogowym zobowiązana jest do umieszczenia i utrzymania znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drodze albo przy drodze. / 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).

Jednostka wprowadzająca organizację ruchu zobowiązana jest zawiadomić Komendanta Powiatowego Policji w Policach o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.

otrzymuje:
Starostwo Powiatowe w Policach

I ZASTĘPCA
Komendanta Powiatowego Policji
w Policach
mł. insp. mgr Arkadiusz Tomczak

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Rys. 1 – Plan sytuacyjny – odcinek 1

skala 1:500

Rys. 2 – Plan sytuacyjny – odcinek 2

skala 1:500