

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Nazwa opracowania:

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU PO ROZBUDOWIE UL. PRUŚLIŃSKIEJ WE WYSOCKU WIELKIM

Adres terenu objętego opracowaniem:

ul. Pruślińska (droga gminna – Wysocko Wielkie), ul. Parkowa (droga gminna – Wysocko Wielkie), ul. Wylotowa (droga gminna – Wysocko Wielkie), ul. Wylotowa (droga gminna nr 790578P – Ostrów Wielkopolski), ul. Środkowa (droga gminna nr 790523P – Ostrów Wielkopolski), ul. Kamienna (droga powiatowa nr 5318P – Wysocko Wielkie)

Inwestor:

Gmina Ostrów Wielkopolski
ul. Gimnazjalna 5
63-400 Ostrów Wielkopolski

Jednostka projektowania:

TECHNICZNA OBSŁUGA DROGOWNICTWA
„OT-DRÓG”
inż. Czesław Gruchot
ul. Strzelecka 98B/2
63-400 Ostrów Wielkopolski

Projektant:

mgr inż. Jacek Gabriel

Data opracowania:

19 IX 2022 r.

Spis zawartości:

1. Opinia Komendanta Powiatowego Policji, opinie zarządów dróg oraz zatwierdzenie organu zarządzającego ruchem
2. Opis techniczny
3. Część rysunkowa

SPIS ZAWARTOŚCI

| | |
|---|-----------|
| 1. Opinia Komendanta Powiatowego Policji, opinie zarządów dróg oraz zatwierdzenie organu zarządzającego ruchem | 2 |
| 2. Opis techniczny | 4 |
| 2.1. Przedmiot opracowania | 4 |
| 2.2. Podstawa opracowania | 4 |
| 2.3. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze | 4 |
| 2.3.1. Istniejący stan zagospodarowania terenu | 4 |
| 2.3.2. Projektowane zagospodarowanie terenu | 5 |
| 2.3.3. Charakterystyka ruchu na drodze | 7 |
| 2.4. Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drodze | 7 |
| 2.5. Przewidywany termin wprowadzenia czasowej organizacji ruchu | 10 |
| 3. Część rysunkowa | 10 |
| rys. nr 1 – Plan orientacyjny, | |
| rys. nr 2 – Plan sytuacyjny, | |
| rys. nr 3 – Plan sytuacyjny, | |
| rys. nr 4 – Plan sytuacyjny, | |
| rys. nr 5 – Szkic – bariera U-14a. | |

1. Opinia Komendanta Powiatowego Policji, opinie zarządów dróg oraz zatwierdzenie organu zarządzającego ruchem

Opinia Komendanta Powiatowego Policji dla projektu stałej organizacji ruchu po rozbudowie ul. Pruślińskiej we Wysocku Wielkim:

Opinia zarządu drogi (Gmina Ostrów Wielkopolski) dla projektu stałej organizacji ruchu po rozbudowie ul. Pruślińskiej we Wysocku Wielkim:

Opinia zarządu drogi (Miejski Zarząd Dróg w Ostrowie Wielkopolskim) dla projektu stałej organizacji ruchu po rozbudowie ul. Pruślińskiej we Wysocku Wielkim:

Opinia zarządu drogi (Powiatowy Zarząd Dróg w Ostrowie Wielkopolskim) dla projektu stałej organizacji ruchu po rozbudowie ul. Pruślińskiej we Wysocku Wielkim:

Zatwierdzenie organu zarządzającego ruchem dla projektu stałej organizacji ruchu po rozbudowie ul. Pruślińskiej we Wysocku Wielkim:

2. Opis techniczny

2.1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest sporządzenie dokumentacji stałej organizacji ruchu po rozbudowie ul. Pruślińskiej we Wysocku Wielkim w celu jej zatwierdzenia przez właściwy organ zarządzający ruchem.

2.2. Podstawa opracowania

Projekt stałej organizacji ruchu po rozbudowie ul. Pruślińskiej we Wysocku Wielkim sporządzono na podstawie:

- 2.2.1. Ustawa z 20.06.1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2022 poz. 988),
- 2.2.2. Ustawa z dnia 21.03.1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. 2022 poz. 1693 ze zm.),
- 2.2.3. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31.07.2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. 2019 poz. 2310 ze zm.),
- 2.2.4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003 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 ze zm.),
- 2.2.5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23.09.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. 2017 poz. 784),
- 2.2.6. Projekt *Rozbudowy ul. Pruślińskiej we Wysocku Wielkim*,
- 2.2.7. Wizja lokalna terenu objętego zamierzonymi robotami drogowymi oraz terenu przyległego.

2.3. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze

2.3.1. Istniejący stan zagospodarowania terenu

Obecnie ul. Pruślińska we Wysocku Wielkim jest drogą gminną o nawierzchni utwardzonej brukiem (przedłużenie nawierzchni z ul. Środkowej w Ostrowie Wlkp.), kruszywem łamanym, frezowiną oraz betonowymi płytami drogowymi. Po prawej stronie drogi na odcinku od ul. Wylotowej do schroniska dla bezdomnych zwierząt przyległe posesje są ogrodzone płotem betonowym oraz płotem z siatki co skutkuje brakiem odpowiedniej widoczności. Na odcinku od schroniska do km 1+067,00 istnieje rów, a dalej aż do ul. Parkowej pobocze gruntowe.

Po lewej stronie drogi na odcinku od ul. Wylotowej do km 0+121 m istnieje szerokie pobocze gruntowe oraz pobocze umocnione kruszywem łamanym. Na odcinku od km 0+121 do km 0+865 po lewej stronie drogi również istnieje rów. Dalej aż do ul. Parkowej istnieje pobocze gruntowe.

Na odcinku od ul. Wylotowej do km 0+400 istniejący teren wznosi się (początkowy odcinek wykazuje spadek około 6%). W km 0+400 znajduje się wierzchołek łuku pionowego wypukłego, w km 0+634,5 wierzchołek łuku pionowego wklęsłego, a w km 0+785 ponownie wierzchołek łuku pionowego wypukłego.

Szerokość pasa drogowego jest zmienna i wynosi około 10÷20 m, a szerokość korony drogi na odcinku, gdzie występują obustronne rowy wynosi około 7÷11 m.

W km około 0+1105,00 ul. Pruślińska przechodzi łukiem w ul. Parkową z jezdnią o nawierzchni bitumicznej o szerokości zmiennej około 3,5 m. Tuż za łukiem rosną dwa drzewa przewidziane do wycinki. Na łuku po prawej stronie znajduje się zdewastowany budynek tzw. gorzelni, który ogrodzony jest opłotowaniem betonowym. Skutkuje to brakiem odpowiedniej widoczności na łuku. Nawierzchnia bitumiczna jest w złym stanie technicznym. Na końcu opracowania ul. Parkowa krzyżuje się z ul. Kamienną - drogą powiatową nr 5318P o nawierzchni bitumicznej. Szerokość pasa drogowego ul. Parkowej jest zmienna i wynosi około 8÷11 m. Po lewej stronie ulicy znajduje się park, a po prawej posesja z zabudową mieszkalną oraz teren niezagospodarowany.

Obecnie na ul. Pruślińskiej na przedmiotowym odcinku występuje oznakowanie pionowe w postaci tablic E-17a i E-18a Wysocko Wielkie (przy skrzyżowaniu z ul. Wylotową; przewidziane do demontażu i wymiany słupków) oraz nieczytelny znak B z tabliczką „Nie dotyczy sprzętu rolniczego” (przy schronisku; przewidziane do likwidacji).

Przed łukiem znajdującym się w km około 0+1105,00 znajduje się znak E-6 wskazujący drogę do schroniska dla zwierząt. Na ul. Parkowej przed skrzyżowaniem z ul. Kamienną znajduje się znak A-7.

Drogi krzyżujące się z ul. Pruślińską to: droga gminna – ul. Wylotowa o nawierzchni bitumicznej oraz droga gminna – ul. Środkowa (790523P) o nawierzchni brukowej. Obie ulice znajdują się w obszarze zabudowanym. Na ul. Wylotowej, łączącej centrum miasta Ostrów Wlkp. z drogą S11, występuje ruch pojazdów o dużym natężeniu, a na ul. Środkowej ruch o niewielkim natężeniu (na podstawie obserwacji własnych). Na drodze powiatowej ul. Kamiennej występuje ruch pojazdów o dużym natężeniu.

W pasie drogowym ul. Pruślińskiej i Parkowej znajduje się uzbrojenie terenu w postaci sieci: wodociągowej, kanalizacji sanitarnej i deszczowej, sieci gazowej, sieci elektroenergetycznej (kablowej i napowietrznej) oraz teletechnicznej.

Istniejące oznakowanie pionowe (kolor szary), poziome (kolor zielony) oraz parametry geometrii dróg na terenie objętym opracowaniem przedstawiono na rys. nr 2÷4. W obszarze jak na rys. nr 3 obecnie nie występuje stałe oznakowanie pionowe i poziome.

2.3.2. Projektowane zagospodarowanie terenu

Na ul. Pruślińskiej zaprojektowano jezdnię o nawierzchni bitumicznej o szerokości 5,0 m i długości około 1107,4 m, a na ul. Parkowej jezdnię o nawierzchni bitumicznej o szerokości 4,5 m i długości około 123,6 m. Ul. Parkowa ze względu na istniejącą szerokość obecnej nawierzchni wymaga wykonania poszerzeń jezdni. Na skrzyżowaniu ul. Parkowej i Kamiennej należy przebudować chodnik celem wykonania poszerzenia jezdni do 4,5 m. Zjazdy do istniejących posesji oraz schroniska dla zwierząt (szerokości na podstawie projektu zagospodarowania terenu rozbudowy schroniska)

zaprojektowano z kostki betonowej. Zjazdy do pól oraz pozostałe działki zaprojektowano o nawierzchni bitumicznej oraz z kruszywa łamanego. Wzdłuż krawędzi jezdni zaprojektowano opaskę z kruszywa łamanego o szerokości do 1,0 m. Odwodnienie realizowane będzie poprzez spadki podłużne i poprzeczne jezdni. Woda opadowa zostanie odprowadzona do rowów i wpustów deszczowych, a stamtąd do projektowanego kanału deszczowego.

Na skrzyżowaniu ul. Pruślińskiej z ul. Wylotową zaprojektowano tablice D-42 oraz E-17a i E-18a Ostrów Wlkp. regulując tym samym granice obszaru zabudowanego oraz terenu miejscowości (tablice E-17a i U-18a Wysocko Wielkie należy zdemontować i wymienić słupki). Odcinek drogi poza obszarem zabudowanym zaprojektowano od km 0+275,00 do km 0+990,00, ale obowiązywać będzie na nim ograniczenie prędkości do 50 km/h. Ze względu na spodziewany ruch pieszych na odcinku od ul. Wylotowej do schroniska dla zwierząt zaprojektowano strefę zamieszkania, a dalej za schroniskiem oznakowanie w postaci A-30 + T: Piesi.

Na całym odcinku zaprojektowano zakaz wjazdu dla pojazdów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 12 t z wyłączeniem pojazdów rolniczych i służb komunalnych. W związku z powyższym na ulicach: Wylotowej, Środkowej i Kamiennej zaprojektowano tablice F-6 uprzedzające o ww. zakazie.

Ze względu na ograniczoną widoczność na skrzyżowaniu z ul. Wylotową i Środkową zaprojektowano na ul. Pruślińskiej znak B-20 wraz z linią P-12.

Z uwagi na duży spadek podłużny jezdni (około 6%) ul. Pruślińskiej na odcinku od ul. Wylotowej do km ~0+075 zaprojektowano znaki informujące o stromym podejździe i niebezpiecznym zjeździe.

Ze względu na ostry łuk poziomy znajdujący się w km 1+105,0 zaprojektowano znaki ostrzegające o niebezpiecznym zakręcie oraz tablice prowadzące ciągle. Z uwagi na zmniejszenie szerokości jezdni z 5,0 m na ul. Pruślińskiej do 4,5 m na ul. Parkowej zaprojektowano znak ostrzegający o obustronnym zwężeniu jezdni.

Tuż przed skrzyżowaniem z ul. Kamienną, na ul. Parkowej zaprojektowano przejście dla pieszych.

Sprawdzono pod kątem dostatecznej widoczności zaprojektowane łuki pionowe, odcinek drogi od km 0+000 do km 0+340 (łuk poziomy) oraz odcinek drogi od km 0+930,00 do końca opracowania dla dopuszczalnej prędkości do 60 km/h i odpowiadającej jej minimalnej długości odcinka widoczności $W=180$ m.

Ze względu na istniejące opłotowanie betonowe oraz opłotowanie z metalowej siatki znajdujące się po prawej stronie drogi na odcinku od ul. Wylotowej do km 0+340, ten odcinek nie spełnia wymagań jak dla łuku o dostatecznej widoczności.

Ze względu na ukształtowanie projektowanej niwelety na odcinku od ul. Wylotowej do km 0+205 łuk pionowy wypukły nie spełnia wymagań łuku o dostatecznej widoczności.

Ze względu na ukształtowanie projektowanej niwelety na odcinku od km 0+255 do km 0+545 łuk pionowy wypukły nie spełnia wymagań łuku o dostatecznej widoczności (łuk pionowy wypukły o niedostatecznej widoczności na początkowych jego odcinkach).

Łuk pionowy wypukły z wierzchołkiem w km 0+785 spełnia warunek łuku pionowego o dostatecznej widoczności.

Ze względu na istniejące opłotowanie betonowe budynku gorzelni na łuku w km 1+105,00 odcinek od km 0+930 do końca opracowania nie spełnia wymagań jak dla łuku o dostatecznej widoczności.

W związku z powyższym na odcinku od ul. Wylotowej do km 0+545 oraz od km 0+880 do skrzyżowania z ul. Kamienną zaprojektowano oznakowanie poziome i pionowe (jak na rys. 2÷4):

- w osi jezdni: linie P-4, P-3a i P-6 przerywane liniami P-1e na zjazdach,
- na krawędziach jezdni: linie P-7d przerywane liniami P-7c na zjazdach,
- znaki B-25 i B-27 odpowiadające liniom w osi jezdni.

Na pozostałym odcinku tj. od km 0+545 do km 0+880 zaprojektowano tylko linie krawędziowe P-7c po obu stronach jezdni.

W km 0+646 zaprojektowano drogowe bariery ochronne skrajne metalowe U-14a z uwagi na znajdujący się w tym miejscu pod drogą przepust. Projektowane stałe oznakowanie pionowe, poziome oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego przedstawiono na rys. nr 2÷4.

2.3.3. Charakterystyka ruchu na drodze

Teren przyległy do dróg gminnych to w zdecydowanej większości tereny uprawne, park oraz teren z zabudową gospodarską. Ponadto przy ul. Pruślińskiej znajduje się schronisko dla bezdomnych zwierząt. Obecnie ul. Pruslińska posiada nawierzchnię brukową, z kruszywa łamanego, z frezowiny oraz z betonowych płyt drogowych, a ul. Parkowa wąską jezdnię o nawierzchni bitumicznej dlatego występuje na nich ruch o niewielkim natężeniu pojazdów. Należy zaznaczyć, że po drodze odbywa się ruch pieszych. Ruch o większym natężeniu występuje na ul. Wylotowej w Ostrowie Wlkp. i Wysocku Wielkim oraz na ul. Kamiennej.

2.4. Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drodze

Projektowane oznakowanie pionowe, poziome oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lokalizować zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003 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 ze zm.) jak pokazano na rys. nr 2÷4.

Zaprojektowano znaki drogowe z grupy znaków średnich o licach z folii odblaskowej typu 2. Lica znaków powinny spełniać wymagania fotometryczne i kolorymetryczne w zakresie odblaskowości i barwy, a sama folia w zakresie odblaskowości.

Odwrotna strona tarczy znaku winna mieć barwę szarą oraz zawierać dane identyfikujące producenta znaku, typ folii odblaskowej lica znaku, miesiąc i rok

produkcji znaku. Znak należy umocować na słupku o przekroju kołowym. Stosować słupki o przekroju 2”.

Tarcze znaków odchylić w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni o około 5°.

Napis na tabliczce T „Nie dotyczy pojazdów rolniczych i służb komunalnych” powinien mieć wysokość 42 mm, a napis „Piesi” 132 mm.

Znaki umieścić w odległości 0,5-2,0 m od krawędzi jezdni i na wysokości 2,2 m.

Lica urządzeń BRD powinny być odblaskowe (o parametrach odblaskowości jak dla znaków drogowych pionowych). Stosować urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego dopuszczone do obrotu i powszechnego stosowania w budownictwie właściwie oznaczone, dla których wydano w zależności: certyfikat na znak bezpieczeństwa, certyfikat zgodności, deklarację zgodności, atest (lub certyfikat) w kraju wytworzenia. W urządzeniach BRD, z którymi mogą stykać się piesi, wyeliminować możliwości skaleczeń lub innych obrażeń ciała poprzez zaokrąglenie promieniem $R_{\min}=2,5$ mm ostrych krawędzi. Urządzenia BRD winny mieć wyraźne i trwałe oznakowanie podające nazwę lub znak towarowy oraz rok produkcji.

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu w postaci tablic prowadzących ciągłych U-3c i U-3d umieścić tak aby dolna krawędź tablicy znajdowała się 90 cm ponad płaszczyznę jezdni.

Drogowe bariery ochronne skrajne metalowe U-14a wyposażać w trzy elementy odblaskowe U-1c barwy czerwonej po prawej stronie jezdni i barwy białej po lewej stronie. Bariery U-14a ustawić tak, aby odległość od nawierzchni do górnej krawędzi prowadnicy wynosiła 0,75 m. Bariery lokalizować min. 1,0 od krawędzi jezdni (zalecane 1,5 m od krawędzi jezdni).

Oznakowanie poziome wykonać jako cienkowarstwowe 0,3-0,8 mm (mierzone na mokro) barwy białej z zachowaniem poniższych parametrów:

- współczynnik luminacji β (widoczność w dzień): 0,30,
- powierzchniowy współczynnik odblasku (widzialność w nocy): 100 mcd/lx/m²,
- wskaźnik szorstkości: 45 SRT,
- trwałość (wg skali LC PC): 6,
- współrzędne chromatyczności x, y zgodne z Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003 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 ze zm.).

Do oznakowania poziomego zastosować farby rozpuszczalnikowe (grubość 0,3-0,8 mm mierzona na mokro) dla których okres trwałości winien wynosić odpowiednio 1-2 lata. Do oznakowania poziomego zastosować tylko materiały atestowane.

Wykaz projektowanego oznakowania pionowego, poziomego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego wraz z charakterystycznymi warunkami technicznymi jakim powinny odpowiadać przedstawiono w tabeli nr 1.

| Znak | Kategoria znaku | Liczba tablic | Grupa znaku | Podstawowy wymiar znaku [cm] | Typ folii odblaskowej lica znaku |
|--|------------------------------|---------------|-------------|------------------------------------|-------------------------------------|
| A-1 | ostrzegawczy | 1 | średni | 90 | 2 |
| A-2 | | 1 | | | |
| A-12a | | 1 | | | |
| A-22 | | 1 | | | |
| A-23 | | 1 | | | |
| A-30 | | 2 | | | |
| B-5: 12 t | zakazu | 2 | średni | 80 | |
| B-20 | | 1 | | | |
| B-25 | | 4 | | | |
| B-27 | | 3 | | | |
| B-33: 50 | | 2 | | | |
| D-6 | informacyjny | 2 | - | 60x60 | |
| D-40 | | 2 | | 90x60 | |
| D-41 | | 2 | | 90x60 | |
| D-42 | | 4 | | 120x53 | |
| D-43 | | 2 | | 120x53 | |
| E-17a: Ostrów Wlkp. | miejscowości | 1 | - | 160x53 | |
| E-18a: Ostrów Wlkp. | | 1 | | 160x53 | |
| F-6: B-5: 12 t (w prawo pod skosem) | uzupełniający | 1 | - | 120x100 | |
| F-6: B-5: 12 t (w lewo pod skosem) | | 1 | | 120x100 | |
| F-6: B-5: 12 t (w prawo) | | 1 | | 120x90 | |
| F-6: B-5: 12 t (w lewo pod skosem) | | 1 | | 100x100 | |
| F-6: B-5: 12 t (na wprost pod skosem) | | 1 | | 120x120 | |
| T: Piesi | tabliczka | 2 | | 50x25 | |
| T: Nie dotyczy pojazdów rolniczych i służb komunalnych | | 7 | | 65x25 | |
| E-17a: Wysocko Wielkie | istniejący do przedstawienia | 1 | - | 190x53 | - |
| E-18a: Wysocko Wielkie | | 1 | | | |
| B?+T: Nie dotyczy sprzętu rolniczego | do likwidacji | 1 | - | - | - |
| Słupek 2” | - | 2 | - | L=2,3 m | - |
| | | 8 | | L=3,5 m | |
| | | 9 | | L=3,8 m | |
| | | 7 | | L=4,2 m | |
| | | 12 | | L=4,5 m | |
| | | 3 | | L=4,9 m | |
| P-1e | poziomy | - | - | L=120,4 m (14,4 m ²) | - |
| P-3a | | | | L=423,6 m (84,7 m ²) | |
| P-4 | | | | L=316,5 m (76,0 m ²) | |
| P-6 | | | | L=100,0 m (8,0 m ²) | |
| P-7c | | | | L=922,6 m (55,4 m ²) | |
| P-7d | | | | L=1268,6 m (152,2 m ²) | |
| P-10 | | | | L=16,0 m (8,0 m ²) | |
| P-12 | | | | L=8,5 m (4,3 m ²) | |
| P-13 | | | | L=7,3 m (1,9 m ²) | |
| P-14 | | | | L=4,0 m (1,5 m ²) | |

| | | | | | |
|-----------------------|--------------|---|---|-------------------------------|---|
| P-13 | do usunięcia | - | - | L=8,5 m (2,3 m ²) | - |
| U-3c | BRD | 1 | - | L=1,8 m | - |
| U-3d | | 1 | | L=1,8 m | |
| U-14a + 3xU-1c | | 1 | | L=12,0 m | |
| U-14a + 3xU-1c (~56°) | | 1 | | L=12,0 m | |

Tab. 1 Wykaz projektowanego oznakowania pionowego, poziomego i urządzeń bezpieczeństwa ruchu oraz charakterystycznych warunków technicznych jakim powinny odpowiadać

2.5. Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu

Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu to 1 II 2023 r.

UWAGA!

Jednostka wprowadzająca organizację ruchu zawiadamia organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz właściwego komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.

Jeżeli w terminie określonym przez organ zarządzający ruchem, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu, brak jest zawiadomienia o którymś mowa wyżej, organ zarządzający ruchem informuje zarząd drogi o utracie ważności zatwierdzonej organizacji ruchu.

3. Część rysunkowa

Spis rysunków:

rys. nr 1 – Plan orientacyjny, skala 1:10 000,

rys. nr 2 – Plan sytuacyjny, skala 1:500,

rys. nr 3 – Plan sytuacyjny, skala 1:500,

rys. nr 4 – Plan sytuacyjny, skala 1:500,

rys. nr 5 – Szkic – bariera U-14a, skala 1:50.

mgr inż. Jacek Gabriel
projektant