

*Inwestor:*



**Przedsiębiorstwo Wodociągów i  
Kanalizacji Sp. z o.o. w Gdyni**  
**ul Witomińska 29**  
**81-311 Gdynia**

*Jednostka projektowa*



**JD PROJEKT**  
**Damian Jeleniewski**

82-300 Elbląg, ul. Leśmiana 19/27  
tel. 509-575-423  
e-mail: jd.projekt.elblag@gmail.com

*Nazwa opracowania:*

**Projekt tymczasowej organizacji ruchu na czas budowy zasuwy sieci  
wodociągowej w Dorsza w Pogórze**

*Adres inwestycji:*

województwo pomorskie, powiat pucki, gmina Kosakowo, Pogórze  
ul. Dorsza

<i>stanowisko:</i>	<i>imię i nazwisko:</i>	<i>podpis:</i>
Projektant:	mgr inż. Damian Jeleniewski	
<i>nr archiwalny:</i>	<i>data opracowania:</i>	<i>nr egzemplarza:</i>
P-31.2022	08.11.2022	

## Spis treści:

OPIS TECHNICZNY .....	2
1. Przedmiot i podstawa opracowania .....	2
2. Cel i zakres opracowania .....	2
3. Materiały wyjściowe do opracowania.....	2
4. Istniejące zagospodarowanie terenu .....	2
4.1 Opis stanu istniejącego .....	2
4.2 Ruch drogowy .....	2
4.3 Charakterystyka drogi.....	2
5. Projektowana organizacja ruchu .....	3
5.1 Urządzenie bezpieczeństwa ruchu drogowego .....	3
5.1.1 Zapora drogowa .....	4
5.1.2 Tablica kierująca .....	4
5.1.3 Światła ostrzegawcze .....	4
5.2 Oznakowanie pionowe .....	5
5.3 Ręczne kierowanie ruchem drogowym .....	5
5.4 Widoczność znaków.....	6
6. Oznakowanie i zabezpieczenie robót prowadzonych w pasie drogowym.....	6
6.1 Zasady ogólne .....	6
6.2 Oznakowanie i zabezpieczenie robót prowadzonych przy wyłączeniu części powierzchni jezdni z ruchu.....	6
7. Opis występujących zagrożeń lub utrudnień.....	8
8. Termin wprowadzenia organizacji ruchu. ....	8
9. Uwagi końcowe .....	8
OPINIE i UZGODNIENIA.....	9
CZĘŚĆ RYSUNKOWA .....	13
CZĘŚĆ RYSUNKOWA .....	13

## **OPIS TECHNICZNY**

### **1. Przedmiot i podstawa opracowania**

Przedmiotem opracowania jest projekt tymczasowej organizacji ruchu na czas budowy zasuwy sieci wodociągowej w ulicy Dorsza w Pogórze.

### **2. Cel i zakres opracowania**

Dla bezpiecznego i sprawnego wykonania robót konieczne jest oznakowanie części pasa drogowego ulicy Dorsza. Wprowadzenie przedstawionej na planie organizacji ruchu wynika z konieczności wybudowania zasuwy sieci wodociągowej oraz odtworzeniu nawierzchni po zakończeniu prac związanych z budową infrastruktury podziemnej.

W związku z tym, celem niniejszej dokumentacji jest poinformowanie użytkowników o niebezpieczeństwie oraz zabezpieczenie ruchu pojazdów.

### **3. Materiały wyjściowe do opracowania**

- [1] mapa zasadnicza
- [2] ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2021 r., poz. 450 z późn. zm.),
- [3] ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2021 r., poz. 54 z późn. zm.),
- [4] rozporządzenia 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 z późn. zm.),
- [5] rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2019 poz. 1643 z późn. zm.),
- [6] 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 (Dz.U. 2021, poz. 438 z późn. zm.),
- [7] rozporządzenia Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. 2019, poz. 2310 z późn. zm.),

### **4. Istniejące zagospodarowanie terenu**

#### **4.1 Opis stanu istniejącego**

Ulica objęta niniejszym projektem posiada nawierzchnię z płyt betonowych. Stanowi ona dojazd do przyległych nieruchomości. W stanie istniejącym występuje zarówno oznakowanie pionowe jak i poziome na przyległej ulicy Wiejskiej.

#### **4.2 Ruch drogowy**

Na omawianych ulicach występuje głównie lokalnych ruch samochodów osobowych, pieszych obsługujący przyległe nieruchomości.

#### **4.3 Charakterystyka drogi**

- Ul. Dorsza
- jezdnia o nawierzchni z płyt betonowych o szerokości 3,0 - 4,5m

## 5. Projektowana organizacja ruchu

W związku z budową zasuwy sieci wodociągowej oraz odtworzeniem nawierzchni w miejscach wykopów otwartych został sporządzony projekt tymczasowej organizacji ruchu. Obszar robót zostanie wydzielony ogrodzeniem segmentowym U-12a. Przewidywany czas trwania robót 1 tydzień.

Na czas trwania robót należy:

- Zapewnić dojście do wszystkich posesji sąsiadujących z miejscem prowadzenia robót
- Uprzedzić użytkowników posesji sąsiadujących z miejscem prowadzenia robót o utrudnieniach w dojeździe. Należy dostarczyć do każdego z mieszkańca pismo w formie papierowej informujące o zbliżających się robotach, ich zakresie oraz utrudnienia związanych z wprowadzeniem tymczasowej organizacji ruchu.
- Na koniec dnia roboczego plac budowy pozostawić w stanie umożliwiającym awaryjny przejazd pojazdów służb ratunkowych

Oznakowanie powinno spełniać pod względem konstrukcyjnym, sposobu ustawienia i zastosowania, warunki techniczne jak dla dróg miejskich, podane w załącznikach 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 [6]

### 5.1 Urządzenie bezpieczeństwa ruchu drogowego

Zabezpieczenie i oznakowanie robót prowadzonych w pasie drogowym powinno być dostosowane do występujących utrudnień na drodze, a także zapewniać bezpieczeństwo uczestnikom ruchu oraz osobom wykonującym te roboty.

Oprócz znaków drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu określonych w instrukcji o znakach drogowych pionowych do oznakowania i zabezpieczenia robót stosuje się dodatkowo:

- zapory drogowe, taśmy ostrzegawcze
- tablice kierujące,
- tablice do oznaczania ograniczonej skrajni,
- pachołki drogowe, znaki wskazujące objazd,
- światła ostrzegawcze

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu użyte do zabezpieczenia i oznakowania miejsca robót na drodze powinny być dobrze widoczne zarówno w dzień, jak i w nocy oraz utrzymane w należytym stanie przez okres trwania robót. Dla urządzeń bezpieczeństwa ruchu stosuje się odpowiednio barwy białą, czerwoną, żółtą i czarną lub dowolną jaskrawą dla taśmy ostrzegawczej. Jeżeli urządzenia te zawierają elementy odblaskowe powinny być one w kształcie koła lub prostokąta i widoczne w okresie od zmroku do świtu z odległości co najmniej 150 m przy oświetleniu ich światłami drogowymi

Konstrukcja stojaków użytych do urządzeń bezpieczeństwa ruchu powinna zapewniać ich stabilność.

Osoby wykonujące czynności związane z robotami w pasie drogowym powinny być ubrane w odzież ostrzegawczą o barwie pomarańczowej. Zaleca się wyposażenie odzieży w elementy odblaskowe o barwie żółtej lub pomarańczowej ułatwiające spostrzeżenie przez kierujących.

### **5.1.1 Zapora drogowa**

Do wygradzania miejsca robot prowadzonych w pasie drogowym jako podstawowe urządzenie stosuje się zaporę drogową. Można ją stosować jako wyгородzenie w poprzek i wzdłuż drogi z wyjątkiem tych przypadków, w których stosowana jest tablica kierująca U-53. Długość zapór drogowych powinna być dostosowana do występujących potrzeb, lecz nie może być krótsza niż 0.75 m (zawierająca co najmniej dwa pola czerwone i jedno białe).

Zapory ustawione w poprzek drogi powinny być pokryte materiałem odblaskowym lub zawierać elementy odblaskowe o barwie zgodnej z barwą tła na którym zostały umieszczone.

Zapory drogowe zabezpieczające miejsce robót należy umocować na wysokości od 0.9 m do 1.2 m mierząc od poziomu nawierzchni drogi do górnej krawędzi zapory. Jeżeli zachodzi potrzeba umieszczenia znaku drogowego na zaporze, to dolna krawędź znaku nie może znajdować się poniżej górnej krawędzi zapory.

### **5.1.2 Tablica kierująca**

Tablica kierująca przeznaczona jest do dodatkowego ostrzeżenia kierujących o nagłej zmianie toru jazdy, np. przy zwężeniu jezdni, zamknięciu drogi. Długość tablicy kierującej powinna być dostosowana do występujących potrzeb, lecz nie może być krótsza niż 1,2 m. Tablica kierująca powinna być pokryta materiałem odblaskowym na całej powierzchni. Tablicę umieszcza się na wysokości 0.6 m: mierząc od poziomu nawierzchni drogi do dolnej krawędzi tablicy.

### **5.1.3 Światła ostrzegawcze**

Światła ostrzegawcze stosuje się do wyznaczania granicy obszaru prowadzonych robót w pasie drogowym w warunkach niedostatecznej widoczności w celu ostrzeżenia kierujących pojazdami o występujących przeszkodach na drodze. Światła te przy normalnej przejrzystości powietrza powinny być widoczne z odległości co najmniej 250 m oraz zapalać się i gasnąć z częstotliwością 90 - 30 cykli na minutę o podziale cyklu 1:1.

Światła ostrzegawcze o barwie żółtej stosuje się w przypadku zwężenia skrajni drogi, a o barwie czerwonej w przypadku zamknięcia drogi.

Na wyгородzeniach ustawianych w poprzek jezdni światła ostrzegawcze powinny być rozmieszczone w taki sposób, aby wyznaczały szerokość jezdni wyłączonej z ruchu. Jeżeli szerokość ta przekracza 3 m to należy stosować światło dodatkowe w taki sposób, aby odstęp między światłami nie przekraczały 2 m. Mogą być one zamocowane zarówno na wyгородzeniach, jak i bezpośrednio nad nimi. jednak nie wyżej niż 0.1 m, od górnej krawędzi zapory (tablicy kierującej), pachołka.

Na wyгородzeniach ustawionych wzdłuż jezdni światła ostrzegawcze powinny być umieszczone w odstępach nie większych niż:

- 50 m poza obszarem zabudowanym.
- 20 m w obszarze zabudowanym.

Światła ostrzegawcze umieszcza się na wyгородzeniach wzdłuż jezdni, na takiej samej wysokości, jak dla wyгородzeń w poprzek jezdni.

Jeżeli na wygradzeniach zastosowano światła ostrzegawcze w liczbie większej niż cztery, to zaleca się stosowanie kolejnego zapalania się tych świateł w taki sposób, aby wytworzyły one wzdłuż wygradzenia efekt fali kierunkowej.

## 5.2 Oznakowanie pionowe

Tymczasowe oznakowanie pionowe należy wykonać w grupie wielkości o jedną grupą wyższą niż w przypadku projektowanego oznakowania: **znaki średnie**.

Wszystkie tarcze znaków oraz słupki należy okleić folią odblaskową **II generacji**.

Wszystkie tarcze oznakowania pionowego oraz tablice urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego należy wykonać na podkładach aluminiowych oprawianych w ramy aluminiowe z profilami usztywniająco – montażowymi.

Znaki należy umieszczać na pojedynczych lub wielokrotnych słupkach stalowych w taki sposób, aby spody tarcz znaków wszystkich grup i kategorii znajdowały się na wysokości 2,20m w przypadku umieszczenia znaku na chodniku, natomiast jeżeli znak umieszczono poza chodnikiem wysokość ta powinna wynosić min. 2,00m. W przypadku lokalizacji znaku nad ścieżką rowerową lub ciągiem pieszo-rowerowym znaki należy montować na wysokości 2,50m. Jeśli na jednym słupku zaprojektowano więcej niż jedną tarczę, wówczas powyższe dotyczy znaku montowanego najniżej. W przypadku przesłonięcia tarczy znaku np. ogrodzeniem posesji należy podnieść tarcze tak, żeby jej dolna krawędź znajdowała się 30cm powyżej ogrodzenia. Końce słupków należy zabezpieczyć kapturkami zabezpieczającymi.

Wszystkie znaki pionowe należy sytuować w odległości min. 0,5m od korony drogi, a w przypadku przekrojów ulicznych /krawężniki/ w odległości 0,50–2,0m od krawędzi jezdni.

W przypadkach w których szerokość chodnika (ciągu pieszo – rowerowego) przekracza 2m, a także w innych miejscach gdzie z przyczyn obiektywnych nie ma możliwości usytuowania tarczy znaku w odległości max. 2m od krawędzi jezdni należy umieścić znak na wysięgniku w taki sposób aby krawędź tarczy była w odległości 0.5-2.0m od krawędzi jezdni.

Najmniejsze odległości w planie między sąsiednimi znakami wynoszą przy drogach o dopuszczalnej prędkości <60km/h - 10m.

Tarcze znaków należy mocować tak, aby były one odchylone od linii prostopadłej do osi jezdni o około 5° w kierunku jezdni. Część tarcz została zaprojektowana pod kątem znacznie odbiegającym od prostego do osi drogi w celu umożliwienia ich dostrzegalności z różnych kierunków ruchu. Usytuowanie znaków drogowych musi być zgodne ze „Szczegółowymi warunkami technicznymi dla znaków drogowych pionowych i warunkami ich umieszczania na drogach”

W niektórych sytuacjach ze względu na warunki lokalne znaki zaprojektowano na wspólnych słupkach w układzie pionowym.

## 5.3 Ręczne kierowanie ruchem drogowym

Ręczne kierowanie ruchem drogowym może być wykonywany jedynie przez osoby posiadające do tego celu odpowiednie uprawnienia.

## **5.4 Widoczność znaków**

Znaki i urządzenia bezpieczeństwa ruchu powinny być widoczne dla kierujących pojazdami w jednakowym stopniu, zarówno w dzień jak i w nocy.

Przy lokalizowaniu znaków należy:

- 1) w rejonie skrzyżowań sprawdzić, czy lokalizacja znaku nie powoduje ograniczenia widoczności na wlotach głównych i podporządkowanych;
- 2) sprawdzić, czy znaki istniejące nie zasłaniają lub nie są zasłanianie przez montowane, a w razie konieczności dokonać korekty ich lokalizacji;
- 3) dokonać wycięcia gałęzi, jeżeli powodują one zasłonięcie znaku.

## **6. Oznakowanie i zabezpieczenie robót prowadzonych w pasie drogowym**

### **6.1 Zasady ogólne**

Wykonywane w obszarze pasa drogowego roboty związane zarówno z samą drogą, jak również z urządzeniami i obiektami znajdującymi się na niej lub obok niej powodują niejednokrotnie istotne utrudnienia i zagrożenia dla ruchu. Prawidłowe oraz staranne oznakowanie i zabezpieczenie tych robót ma więc zasadniczy wpływ na bezpieczne i sprawne prowadzenie ruchu. Stosowane w czasie robót rozwiązania mają charakter tymczasowy i sprowadzają się do właściwego oznakowania i zabezpieczenia miejsca robót oraz wprowadzenia ewentualnych zmian w istniejącej organizacji ruchu i wyznaczenia objazdów.

Używane do oznakowania i zabezpieczenia robót znaki i urządzenia bezpieczeństwa ruchu powinny być dobrze widoczne zarówno w dzień, jak i w nocy.

Wymiary znaków używanych w związku z robotami wykonywanymi w pasie drogowym nie mogą być mniejsze niż wymiary innych znaków drogowych tej samej kategorii stosowanych na danej drodze. Nie dotyczy to znaków umieszczanych na pojazdach.

Do oznakowania robót należy stosować wyłącznie znaki drogowe pionowe odblaskowe. Nie dotyczy to znaków z grupy F-8. Znaki i urządzenia bezpieczeństwa ruchu umieszczone w związku z robotami powinny być usuwane w miarę ich postępu.

### **6.2 Oznakowanie i zabezpieczenie robót prowadzonych przy wyłączeniu części powierzchni jezdni z ruchu**

Oznakowanie i zabezpieczenie robót prowadzonych z wyłączeniem części i powierzchni jezdni z ruchu należy dostosować do rozmiaru i miejsca ich wykonywania oraz rodzaju drogi. Miejsce robót niezależnie od rodzaju drogi powinno być odgrodzone od ruchu zaporami drogowymi, ustawionymi możliwie blisko terenu robót, tak aby odcinek jezdni wyłączony z ruchu był jak najkrótszy, a jej zwężenie jak najmniejsze. Do wygrodzenia wzdłuż jezdni oprócz zapor drogowych mogą być używane w zależności od rodzaju robót również taśmy ostrzegawcze i pachołki drogowe.

Niezależnie od zapor drogowych umieszczonych w poprzek jezdni należy stosować od strony najazdu na zwężony przez roboty fragment jezdni tablice prowadzące.

W celu łagodnego sprowadzenia pojazdów z zajętego pod roboty pasa ruchu na drogach jednokierunkowych i dwukierunkowych o kilku pasach ruchu w jednym kierunku należy wykonać skosy z pachółków drogowych ustawionych w odległości co 3 m.

W warunkach niedostatecznej widoczności na wygradzeniach w jezdni należy umieścić światła ostrzegawcze. W przypadku użycia do wygradzenia miejsca robót urządzeń bezpieczeństwa ruchu (zapór drogowych, tablic kierujących, tablic do oznaczania ograniczonej skrajni) pokrytych materiałami odblaskowymi można poza obszarem zabudowanym w porze od zmroku do świtu w warunkach dobrej przejrzystości powietrza nie stosować świateł ostrzegawczych.

Oznakowanie robót prowadzonych przy wyłączeniu części powierzchni jezdni z ruchu powinno przede wszystkim ostrzegać kierujących o robotach i związanych z nimi utrudnieniach w ruchu. Dlatego też w pierwszej kolejności należy umieszczać znaki ostrzegawcze A-14 „roboty na drodze” oraz w zależności od występującego rodzaju zwężenia odpowiednio, A-12b „zwężenie jezdni — prawostronne” lub A-1 2c „zwężenie jezdni — lewostronne”. Znaki ostrzegawcze o robotach i rodzaju zwężenia powinny być umieszczane na wspólnym słupku, chyba że ze względu na organizację i bezpieczeństwo ruchu miejsce, w którym rozpoczyna się zwężenie jezdni odsunięte zostało od miejsca robót.

Znaki ostrzegawcze należy umieszczać w miarę możliwości jak najdalej od miejsca, o którym ostrzegają, przy czym na drogach o dopuszczalnej prędkości do 60 km/h odległość ta nie może być mniejsza niż 30 m.

Oprócz wymienionych znaków ostrzegawczych do oznakowania robót prowadzonych przy wyłączeniu części powierzchni jezdni z ruchu stosuje się również znaki B-33 „ograniczenie prędkości”. Użycie takich znaków, jak również wartość ograniczenia prędkości uzależnione są od występującego zwężenia jezdni, rodzaju drogi oraz wielkości ruchu na tej drodze. Odległość umieszczenia znaku B-33 od miejsca zwężenia powinna być równa (w metrach) wartości prędkości podanej na znaku.

Jeżeli różnica między dopuszczalną prędkością na danej drodze a prędkością, do której ruch ma być ograniczony jest większa niż 30 km/h, to należy stosować stopniowe ograniczenie prędkości przez ustawienie znaku B-33 z prędkością pośrednią. Zasadę stopniowego ograniczania prędkości określa instrukcja o znakach drogowych pionowych.

Ograniczenie prędkości powinno obowiązywać jedynie na niezbędnie koniecznym odcinku drogi, dlatego bezpośrednio za miejscem robót należy odwołać wprowadzone ograniczenie prędkości zgodnie z zasadami określonymi w instrukcji o znakach drogowych pionowych.

Na drogach dwukierunkowych dwupasowych o natężeniu ruchu powyżej 200 poj./h w jednym kierunku, w przypadku prowadzenia ruchu wahadłowego w rejonie robót należy wprowadzić zakaz wyprzedzania umieszczając łącznie ze znakiem B-33 znak B-25 „zakaz wyprzedzania”. Odwołanie zakazu wyprzedzania powinno nastąpić w miejscu odwołania ograniczenia prędkości znakiem B-42 „koniec zakazów” lub B-27 „koniec zakazu wyprzedzania” w przypadku, kiedy ograniczenie prędkości odwoływane jest znakiem B-33.

Jeżeli w miejscu planowanych robót parkują pojazdy, które utrudniałyby prowadzenie ruchu w czasie wykonywania robót należy wprowadzić zakaz zatrzymywania na niezbędnym odcinku drogi.



## **7. Opis występujących zagrożeń lub utrudnień.**

W związku z budową sieci wodociągowej mogą wystąpić następujące zagrożenia i utrudnienia w ruchu na odcinku objętym robotami:

- a) utrudnienia dla ruchu pieszego i rowerowego
- b) utrudnienia ruchu na drodze ulicy Dorsza
- c) Przygniecenie podczas prac rozbiórkowo - demontażowych oraz wyładunku materiałów
- d) Potrącenie przez pojazdy kołowe
- e) Osunięcie ziemi podczas prowadzenia robót ziemnych

## **8. Termin wprowadzenia organizacji ruchu.**

Przewidywany termin zmiany organizacji - II kwartał 2023 rok.

## **9. Uwagi końcowe**

Wykonawca poinformuje Kierowców 7 dni wcześniej o planowanym wykonaniu robót po przez ustawienie znaków.

W czasie wykonywania wyżej wymienionych robót, należy zabezpieczyć teren budowy oraz po wykonanych robotach teren przywrócić do stanu istniejącego (do stanu przed rozpoczęciem prac budowlanych).

Opis sporządził:

mgr inż. Damian Jeleniewski

## OPINIE i UZGODNIENIA



GMINA  
KOSAKOWO

WWW.KOSAKOWO.PL

Referat ds. Zarządu Dróg i Zieleni

tel. 58 660 43 09  
mail pasdrogowy@kosakowo.pl

Kosakowo, 21.10.2022r.

ZDiZ.6853.1.181a.2022.SSP

**Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji  
Sp. o.o.  
Ul. Witomińska 29  
81-311 Gdynia  
Pełnomocnik:  
Przedsiębiorstwo Projektowo-Handlowe  
GAMMA-PROJEKT  
Mariusz Piotr Burakowski  
Ul. Jaworzniaków 41  
80-180 Gdańsk**

Po rozpatrzeniu wniosku z dnia 26.08.2022r. (wpływ dnia 31.08.2022r., nr rej. 11355/2022), złożonego przez Przedsiębiorstwo Projektowo-Handlowe GAMMA-PROJEKT Mariusz Piotr Burakowski ul. Jaworzniaków 41, 80-180 Gdańsk, NIP 542-182-57-23 działającego w imieniu Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. Ul. Witomińska 29, 81-311 Gdynia w sprawie wyrażenia zgody na udostępnienie pasa drogowego, **Wójt Gminy Kosakowo wyraża zgodę** na dysponowanie terenem gminnym – dz. nr 55/1 w m. Pogórze, gmina Kosakowo, w celu budowy zasuwy odcinającej w ul. Dorsza.

Załącznik nr 1 stanowi integralną część niniejszego pisma.

Prawo do dysponowania terenem drogi gminnej jest ważne dwa lata od daty wydania.

Otrzymują:

1. Adresat
2. a/a

WÓJT  
GMINY KOSAKOWO  
*Marcin Majek*  
Marcin Majek

## Skala 1:500

**PRYZMAT**  
GEODEZJA

mgr inż. Mateusz Woltowski  
81-578 Gdynia, ul. Felickiego 7 lok. 4  
NIP 739-341-72-54, REGON 221794291  
tel. 503 488 000, biuro@pryzmatgeodezja.pl  
www.pryzmatgeodezja.pl

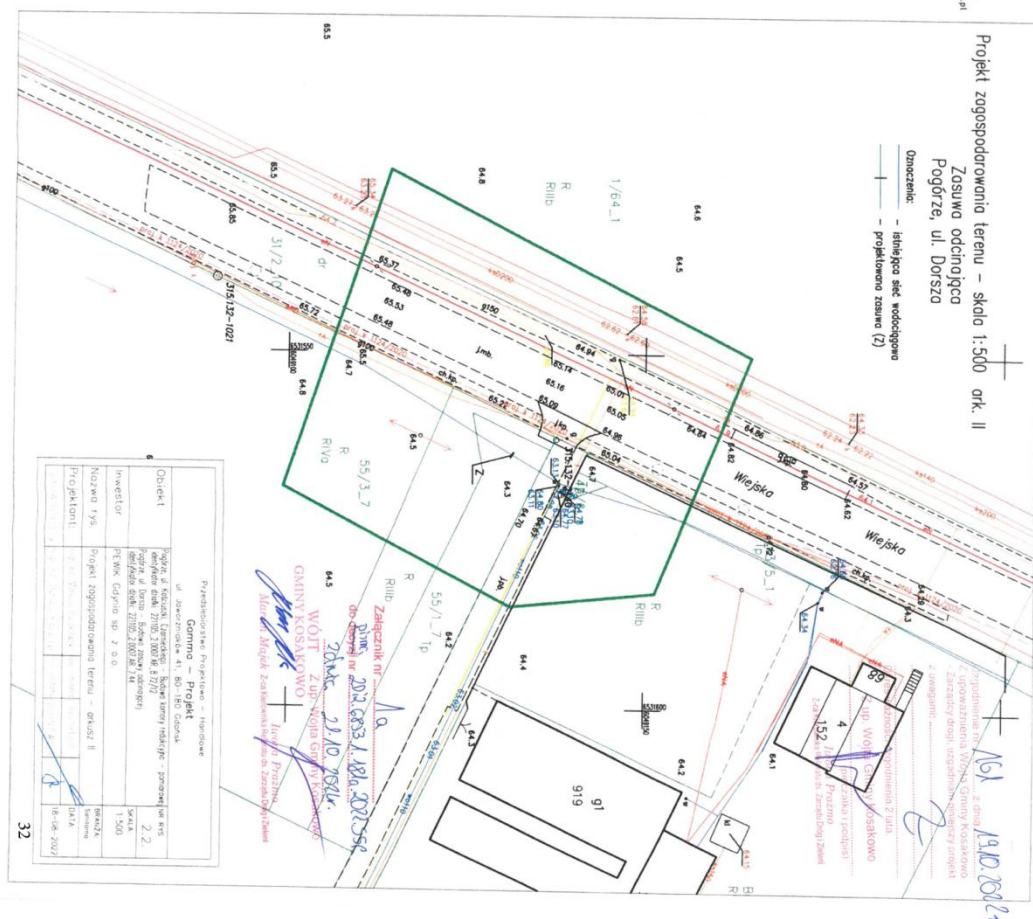
Nr sekcji: 6.225.24.05.4.3 - układ "2000/6"  
Nr działki: 55/1 ark. 7 Mapę zaktualizowano na  
dzień: 10.08.2022r.  
Układ odniesienia: "EVR/F2007-NH"

Prace polowe: mgr inż. Mateusz Wolkowicki  
Prace kameralne: mgr inż. Mateusz Wolkowicki  
ID pracy: GKK.6640.3344.2022,  
Data: 11.08.2022r.

**Uwaga:** Nie wyklucza się istnienia innych, nie wykazanych na niniejszej mapie urządzeń podziemnych, które nie były zgłoszone do inwentaryzacji

Pomiar szczegółów wykonano metodą bezpośrednią bez prawnego ustalenia granic działek

GEODETIC DEPARTMENT  
 1000 N. 10th St., Wash., D.C.  
 20540-0001

[illegible]



GINA  
KOSAKOWO

WWW.KOSAKOWO.PL

## Referat ds. Zarządu Dróg i Zieleni

tel. 58 660 43 09

mail pasdrogowy@kosakowo.pl

Kosakowo, dnia 15.11.2022r.

ZDiZ.7221.2.10.2022.SSP

**UD Projekt Damian Jeleniewski**

**Ul. Leśmiana 19/27**

**82-300 Elbląg**

Na podstawie art. 8 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych art. 10 ust. 7 ustawy z 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym, **Wójt Gminy Kosakowo zatwierdza** czasową zmianę organizacji ruchu na drodze stanowiącej własność Gminy Kosakowo – ul. Feliksa Dorsza w m. Pogórze, gmina Kosakowo, zgodnie z przedstawionym projektem (załącznik nr 1).


Termin zmiany: 01.04.-30.06.2023r.


Kserokopię niniejszego uzgodnienia należy dołączyć do wniosku na zajęcie pasa drogowego, w celu budowy urządzenia.

Z up. Wójta Gminy Kosakowo  
*Iwona Prażmo*  
Z-ca Kierownika Referatu ds. Zarządu Dróg i Zieleni

Otrzymują:

1. Wnioskodawca
2. a/a

<p><i>Inwestor:</i></p> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;">  <div> <p><b>Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. w Gdyni</b> ul Witomińska 29 81-311 Gdynia</p> </div> </div>		
<p><i>Jednostka projektowa</i></p> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;">  <div> <p><b>JD PROJEKT</b> <b>Damian Jeleniewski</b> 82-300 Elbląg, ul. Leśmiana 19/27 tel. 509-575-423 e-mail: jd.projekt.elblag@gmail.com</p> </div> </div>		
<p><i>Nazwa opracowania:</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Projekt tymczasowej organizacji ruchu na czas budowy zasuwy sieci wodociągowej w Dorsza w Pogórze</b></p>		
<p><i>Adres inwestycji:</i></p> <p>województwo pomorskie, powiat pucki, gmina Kosakowo, Pogórze ul. Dorsza</p>		
<i>stanowisko:</i>	<i>imię i nazwisko:</i>	<i>podpis:</i>
Projektant:	mgr inż. Damian Jeleniewski	
<i>nr archiwalny:</i>	<i>data opracowania:</i>	<i>nr egzemplarza:</i>
P-31.2022	08.11.2022	2

Załącznik nr 1  
 pisma 2022.7221.2.10.2022.55P  
 do decyzji nr 2022.7221.2.10.2022.55P  
 z dnia 15.11.2022r.  
 Z up. Wójta Gminy Kosakowo  
  
 Iwona Prażmo  
 Z-ca Kierownika Referatu ds. Zarządu Dróg i Zieleni

## **CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

Rys. Nr 1	Plan orientacyjny	1:10 000
Rys. Nr 2	Plan sytuacyjny	1:500