

PROD / STPracownia Projektowa "Prodist" G. Gogola i Wspólnicy Sp. J.
ul. Warsztatowa 13, 33-100 Tarnów
tel. (14) 655 17 75 lub 795 113 767 mail: prodist@prodist.pl**PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU****NAZWA ZADANIA**Budowa chodnika i przejścia dla pieszych
w ciągu drogi wojewódzkiej nr 977 w Siedliskach.**ADRES**Droga wojewódzka nr 977 relacji Tarnów - Tuchów - Gromnik
- Zborowice - Moszczenica - Gorlice - Konieczna - gr. państwa
w miejscowości Tuchów, powiat tarnowski.**INWESTOR**Gmina Tuchów
Rynek 1, 33-170 Tuchów

PROJEKTANT	PODPIS
mgr inż. Grzegorz Schmidt Upr. budowlane do projektowania bez ograniczeń w spec. drogowej MAP/0104/POOD/07	
OPRACOWUJĄCY	PODPIS
mgr inż. Dominik Pisarczyk	

Lipiec 2024 r.

SPIS ZAWARTOŚCI:

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. <i>Przedmiot opracowania</i>	3
2. <i>Podstawa opracowania</i>	3
3. <i>Charakterystyka drogi i ruchu na drodze</i>	4
4. <i>Istniejąca organizacja ruchu</i>	5
5. <i>Opis rozwiązań projektowych</i>	7
6. <i>Uwagi końcowe</i>	13

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. <i>Plan orientacyjny</i>	<i>Skala 1:10 000</i>
2. <i>Plan sytuacyjny</i>	<i>Skala 1:500</i>
3. <i>Plan sytuacyjny - analiza widoczności</i>	<i>Skala 1:1000</i>

OPIS TECHNICZNY

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Opracowanie obejmuje zaprojektowanie stałej organizacji ruchu, która ma na celu oznakowanie przejścia dla pieszych w ciągu drogi wojewódzkiej nr 977 w Siedliskach, gm. Tuchów, powiat tarnowski.

Projektowane oznakowanie zostanie wdrożone po wykonaniu robót budowlanych polegających na remoncie i budowie chodnika oraz wykonaniu linii kablowej wraz lampami oświetlenia ulicznego, zapewniającymi doświetlenie miejsca planowanego przejścia dla pieszych.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawa opracowania projektu organizacji ruchu:

- umowa z Inwestorem,
- wizja lokalna w miejscu inwestycji, przeprowadzona w dniu 11.10.2021 r.
- właściwe akty prawne, wymienione poniżej.

Podstawowe akty normatywne wykorzystane do opracowania dokumentacji:

- ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz.U. 2023 poz. 1047 ze zmianami),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. 2017 poz. 784),
- 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 (tekst jednolity Dz. U. 2019 poz. 2311 ze zmianami),
- 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 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,

- ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity Dz.U. 2024 poz. 320),
- WR-D-41-3, Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych. Część 3: Projektowanie przejść dla pieszych”,
- WR-D-41-4 „Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych. Część 4: Projektowanie oświetlenia przejść dla pieszych”.

3. CHARAKTERYSTYKA DROGI I RUCHU NA DRODZE

Droga wojewódzka nr 977 jest drogą klasy G relacji Tarnów - Tuchów - Gromnik - Zborowice - Moszczenica - Gorlice - Konieczna - gr. państwa.

W miejscu objętym opracowaniem DW 977 jest drogą jednojezdniową, dwukierunkową o nawierzchni bitumicznej. Jezdnia ma szerokość około 7 m i jednostronny chodniki z kostki brukowej. Nawierzchnia jezdni i chodników. jest w dobrym stanie technicznym. Odwodnienie drogi, realizowane jest za pomocą wpustów deszczowych i kanału deszczowego.

W czasie wizji lokalnej w dniu 11.10.2021 r., stwierdzono, że warunki ruchu na drodze objętej przedmiotowym opracowaniem są dobre: ruchu płynny i bez zatorów, dobre warunki widoczności, duże natężenie ruchu, nawierzchnia jezdni w dobrym stanie technicznym, obustronne chodniki, teren płaski, bardzo dobre warunki widoczności.

Według pomiaru ruchu przeprowadzonego w 2020 r. i 2021 r. na odcinku DW 977 Tuchów - Gromnik, stwierdzono średni dobowy ruch pojazdów samochodowych w ilości 8207 pojazdów, w tym:

- motocykle: 147;
- samochody osobowe/mikrobusy: 7285;
- lekkie samochody ciężarowe: 432;
- samochody ciężarowe bez przyczep: 122;

- samochody ciężarowe z przyczepami: 157;
- autobusy: 44
- ciągniki rolnicze: 20.

Na analizowanym odcinku drogi, tzn. w rejonie skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 977 i drogi gminnej w Siedliskach przeprowadzono dnia 17.12.2021 r. pomiar ruchu. Wyniki pomiaru przedstawiono poniżej:

Godzina	Natężenie ruchu pieszych przekraczających DW 977
6 – 7	12
7 - 8	16
8 – 9	12
9 -10	7
10 – 11	4
11 – 12	5
12 – 13	7
13 – 14	7
14 – 15	13
15 – 16	15
16 - 17	12

Zagospodarowanie terenu sąsiadującego z inwestycją stanowi stacja PKP, zabudowa usługowa i mieszkaniowa.

4. ISTNIEJĄCA ORGANIZACJA RUCHU

Projektowana przebudowa DW 977 znajduje się w terenie zabudowanym, gdzie obowiązuje ograniczenie prędkości do 50 km/h. W sąsiedztwie inwestycji zinventaryzowano między innymi oznakowanie stałe związane z:

- regulacją pierwszeństwa przejazdu na skrzyżowaniach – znaki D-1 „droga z pierwszeństwem przejazdu”, B-20 „stop”,

- oznakowaniem przystanku autobusowego – znaki pionowy D-15 „przystanek autobusowy”;
- oznakowaniem kierunku – znak pionowy E-2a „drogowskaz tablicowy umieszczany obok jezdni”;
- oznakowaniem ograniczenia prędkości do 70 km/h – znak pionowy B-33 „70”;
- oznakowaniem wjazdu na drogę wewnętrzną i końcem drogi wewnętrznej – znaki pionowe D-46 „droga wewnętrzna” i D-47 „koniec drogi wewnętrznej”
- oznakowaniem osi jezdni – linie P-1e, P-4.

Oznakowanie istniejące przedstawiono na rysunku planu sytuacyjnego kolorem czarnym.



Fot. 1 . Rejon planowanego przejścia dla pieszych – widok w kierunku Tarnowa.



Fot. 2 . Rejon planowanego przejścia dla pieszych – widok w kierunku Gromnika.

5. OPIS ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH

5.1. Projektowane zagospodarowanie terenu

W ramach inwestycji zaprojektowano przebudowę drogi wojewódzkiej nr 977 w odcinku referencyjnym 100 w km 0+236,50 – 0+340,00. Łączna długość odcinka objętego inwestycją wynosi 103,50 mb.

Celem inwestycji jest wykonanie bezpiecznego dojścia z zachodniej części miejscowości Siedliska do istniejącej lewostronnej zatoki autobusowej i peronu przystankowego.

W ramach inwestycji zaprojektowano budowę lewostronnego chodnika w km 0+253,00 – 0+312,50, który będzie stanowił dojście do istniejącego peronu przystankowego, który należy wyremontować w km 0+236,50 – 0+253,00. Remontem objąć należy też istniejący chodnik prawostronny przy istniejącej studni rewizyjnej w km 0+270,50. Nawierzchnię chodników będzie stanowić betonowa kostka brukowa.

W zawiązku z planowaną lokalizacją przejścia zaplanowano przebudowę chodnika prawostronnego w rejonie wlotu drogi gminnej w km 0+310,00 – 0+328,00. W km 0+315,00 przewidziano lokalizację przejścia dla pieszych. W celu zwiększenia orientacji przestrzennej oraz kierowania osób z dysfunkcjami wzroku do miejsca bezpiecznego przekraczania jezdni, przed przejściem dla pieszych zaprojektowano tzw. system fakturowych oznaczeń nawierzchni. W ramach inwestycji, w krawędzi chodnika i na szerokości linii P-10 należy wykonać pas ostrzegawczy z kostki integracyjnej (kostka betonowa półkolistymi wypustkami) o wymiarach 0,60 m x 4,00 m. prostopadle do przejścia należy wykonać pas prowadzący o szerokości 0,20 m, a na jego końcu wykonać pole uwagi o wymiarach 0,40 m x 0,40 m.

Z uwagi na spękania w obrębie krawędzi lewego pasa ruchu, zaprojektowano remont jezdni drogi wojewódzkiej w km 0+253,00 – 0+317,00 polegający na rozebraniu nawierzchni wraz z podbudową w obrębie spękanej krawędzi jezdni (frezowanie na szerokości 1m od krawędzi i rozbiórka podbudowy na szerokości 0,50m od krawędzi), a następnie na ułożeniu nowych warstw konstrukcyjne i nawierzchniowe jezdni.

Na wniosek zarządcy drogi rozszerzono zakres inwestycji i przebudową objęto istniejący zjazd publiczny na działkę nr 951/1 w km 0+327,70. Na zjeździe zaprojektowano wyspę kanalizującą ruchu i ograniczającą funkcjonowanie zjazdu jedynie do relacji prawoskrętnych.

W ramach zadania, zgodnie z dokumentacją projektową branży elektrycznej (odrębne opracowanie) zaprojektowano oświetlenie zatoki autobusowej oraz oświetlenie Parametry świetlne montowanego oświetlenia przejścia dla pieszych będą spełniać wymagania zawarte w WR-D-41-4 „Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych. Część 4: Projektowanie oświetlenia przejść dla pieszych” wydanych jako rekomendacja ministra właściwego ds. transportu.

5.2. Projektowana stała organizacja ruchu

Zaprojektowano oznakowanie przejścia dla pieszych poprzez zastosowanie:

- dwustronnych znaków pionowych D-6 „przejście dla pieszych”
- znaku pionowego P-10 „przejście dla pieszych”
- znaku poziomego P-14 „linia warunkowe go zatrzymania”

Z uwagi na zmianę geometrii zjazdu z drogi wojewódzkiej nr 977 na drogę wewnętrzną na działce 951/1, który w stanie projektownym będzie obsługiwał jedynie relacje prawoskrętne, zaprojektowano:

- znak pionowy C-9 „nakaz jazdy z prawej strony znaku” na wyspie kanalizacyjnej ruch na zjeździe
- znak pionowy B-21 „zakaz skręcania w lewo” na w ciągu drogi wojewódzkiej nr 977 na odc. ref. 100 w km 0+270
- znak pionowy C-8 „nakaz jazdy w prawo lub w lewo” na wlocie gminnej drogi publicznej nr 202269K
- znaki pionowe P-3b „linia jednostronnie przekraczalna krótka” w krawędzi jezdni drogi wojewódzkiej, w obrębie projektowanego zjazdu.

W rejonie przebudowywanego chodnika na wlocie drogi gminnej zaprojektowano balustrady dla pieszych typu U-11a.

5.3. Sprawdzenie widoczności na zatrzymanie

W niniejszym projekcie przedstawiono warunki widoczności na zatrzymanie przed projektowanym przejściem dla pieszych, zgodnie z Wytocznymi projektowania infrastruktury dla pieszych. Część 3: Projektowanie przejść dla pieszych, WR-D-41-3.

Minimalną odległość widoczności na zatrzymanie obliczono na podstawie wzoru:

$$L_{WZ} = \frac{T_{RK} \cdot V_{od}}{3,6} + \frac{V_{od}^2}{26 \cdot (d \pm 0,1 \cdot i)} + 1,5$$

gdzie:

L_{WZ} - minimalna odległość widoczności na zatrzymanie [m], wartości obliczone ze wzoru należy zaokrąglić w górę do jednego metra,

T_{RK} - czas percepcji i reakcji kierującego pojazdem [s] – 2,00 s,

d - opóźnienie pojazdu w czasie hamowania – $3,60 \frac{m}{s^2}$.

i - średnie pochylenie podłużne pasa ruchu na długości L_{WZ} – teren płaski, przyjęto 0%.

V_{od} - prędkość pojazdów na odcinku dojazdowym do przejścia dla pieszych [km/h],

5.3.1. Czas podejmowania decyzji przez kierowcę T_{RK}

Czas podejmowania decyzji przez kierowcę T_{RK} jako łączny czas percepcji i reakcji kierującego pojazdem przyjmuje się standardowo jako wynoszący 2,00 s.

5.3.2. Opóźnienie pojazdu podczas hamowania d

Opóźnienie pojazdu podczas hamowania d przyjmuje się w nawiązaniu do lokalnych uwarunkowań, w dostosowaniu do wartości współczynnika szorstkości nawierzchni μ na odcinku dojazdowym do przejścia dla pieszych, na podstawie zależności.

$$d = g \cdot \mu$$

gdzie:

d – opóźnienie pojazdu w czasie hamowania [m/s²],

g – przyspieszenie ziemskie [m/s²],

μ – współczynnik szorstkości nawierzchni [-].

Standardowo wartość d przyjmuje się nie większą niż 3,60 m/s², tj. przy zadowalającym stanie nawierzchni na odcinku dojazdowym, gdzie współczynnik szorstkości nawierzchni $\mu > 0,37$. W przypadku nawierzchni o gorszych właściwościach przeciwpoślizgowych, do obliczeń przyjmuje się mniejsze opóźnienie pojazdu d , w zależności od rzeczywistego współczynnika szorstkości nawierzchni μ . W trudnych warunkach (poza trasami, po których poruszają się pojazdy publicznego transportu zbiorowego) dopuszcza się większe opóźnienie pojazdów samochodowych d , lecz nie większe niż 4,50 m/s², tj. przy dobrym stanie nawierzchni na odcinku dojazdowym, gdzie współczynnik szorstkości nawierzchni $\mu > 0,46$. Według powyższych danych, dla drogi wojewódzkiej nr 977 w Siedliskach o dobrym stanie technicznym jezdni, przyjęto:

$$d = 3,6 \text{ m/s}^2$$

5.3.3. Pochylenie podłużne odcinka dojazdowego jezdni

Pochylenie podłużne odcinka dojazdowego jezdni *i* należy przyjmować ze znakiem „+” na wzniesieniu, a ze znakiem „-” na spadku.

5.3.4. Prędkość pojazdów na odcinku dojazdowym do przejścia dla pieszych V_{od}

Prędkość pojazdów na odcinku dojazdowym do przejścia dla pieszych V_{od} , przyjmuje się jako kwantyl V_{85} z rozkładu prędkości pojazdów pomierzonej w okresie doby lub oszacowanej na odcinku jezdni przed istniejącym lub projektowanym przejściem dla pieszych.

W przypadku braku wyników badań terenowych, w szczególności w przypadku projektowanych przejść dla pieszych, prędkość V_{85} można oszacować na podstawie wzoru:

$$V_{od} = V_{85} = W_v \cdot V_{dop}$$

gdzie:

V_{od} - prędkość pojazdów na odcinku dojazdowym do przejścia dla pieszych [km/h],

V_{85} - kwantyl 85% z rozkładu prędkość pojazdów na odcinku dojazdowym przejścia dla pieszych [km/h],

W_v - współczynnik przeliczeniowy, umożliwiający oszacowanie prędkości V_{85} [-],

V_{dop} - prędkość dopuszczalna na analizowanym odcinku drogi [km/h], $V_{dop1} = 50 \frac{km}{h}$,

$$V_{dop2} = 50 \frac{km}{h}$$

Współczynnik przeliczeniowy W_v umożliwiający oszacowanie wpływu rodzaju obszaru, rodzaju lub kategorii drogi oraz systemu nadzoru nad prędkością na prędkość V_{85} na analizowanym odcinku dojazdowym do miejsca przekraczania jezdni przyjmuje się z poniższej tabeli:

Obszar	Droga oraz system nadzoru nad prędkością	Współczynnik W_v
Droga z pierwszeństwem przejazdu		
Zabudowany	Drogi tranzytowe (krajowe)	1,50
	Ulice główne w miastach	1,35
	Pozostałe ulice	1,15
Niezabudowany	Drogi krajowe	1,25
	Drogi wojewódzkie	1,15
	Drogi powiatowe	1,05
Zabudowany / niezabudowany	Automatyczny nadzór nad prędkością – wszystkie drogi	1,00
Włot podporządkowany na skrzyżowaniu		
Zabudowany / niezabudowany	Skrzyżowanie zwykłe lub skanalizowane	0,60-1,00
	Rondo	0,60-0,80

Tab. 1 Wartości współczynnika W_v dla wybranych typów drogi i rodzajów urządzeń uspokojenia ruchu

Według powyższej tabeli oraz istniejącej lokalizacji przejścia dla pieszych, przyjęto:

$$W_v = 1,35$$

$$V_{dop1} = 50 \frac{km}{h} \text{ (na kierunku do Gromnika)}$$

$$V_{dop2} = 50 \frac{km}{h} \text{ (na kierunku do Tuchowa)}$$

Obliczono V_{od} :

$$V_{od} = W_v \cdot V_{dop}$$

$$V_{od1} = 1,35 \cdot 50 = 68 km/h$$

$$V_{od2} = 1,35 \cdot 50 = 68 km/h$$

5.3.5. Obliczenia

Obliczenie minimalnej odległość widoczności na zatrzymanie dla danych:

$$T_{RK} = 2 s$$

$$V_{od1} = 68 km/h, V_{od2} = 68 km/h$$

$$d = 3,6 m/s^2$$

$$i = 0 \%$$

Obliczono:

$$L_{WZ1} = L_{WZ2} = \frac{T_{RK} \cdot V_{od}}{3,6} + \frac{V_{od}^2}{26 \cdot (d \pm 0,1 \cdot i)} + 1,5$$

$$L_{WZ1} = L_{WZ2} = \frac{2s \cdot 68km/h}{3,6} + \frac{(68 km/h)^2}{26 \cdot (3,6 m/s^2 \pm 0,1 \cdot 0)} + 1,5 = 37,78 m + 49,40m + 1,5$$

$$L_{WZ1} = L_{WZ2} = 88,68 m \approx 89m$$

Minimalna wymagana odległość widoczności na zatrzymanie na kierunku dojazdu do przejścia od strony Tuchowa w kierunku Gromnika oraz od strony Gromnika w kierunku Tuchowa wynosi 89m. **Zapewniono ww. minimalne odległości widoczności.** Zmierzona, rzeczywista widoczność na zatrzymanie wynosi:

- w kierunku Gromnika – 210 m,
- w kierunku Tuchowa – 200 m.

6. ODNIESIENIE DO UWAG POLICJI

W niniejszej dokumentacji uwzględniono uwagi Komendanta Wojewódzkiego Policji w Krakowie, zawarte w piśmie znak AR.5321.1988.2021 z dnia 21 grudnia 2021 r.

- charakterystykę ruchu na drodze przedstawiono w oparciu o GPR 2020/21,
- lokalizacja przejścia w rejonie łuku poziomego o małym kącie zwrotu trasy oraz o jednolitym spadku podłużnym zapewnia widoczności na zatrzymanie w obu kierunkach powyżej 150 m, co jest wartością większą niż wymagane 101 m. W ocenie Inwestora i jednostki opracowującej projekt organizacji ruchu natężenie ruchu uzasadnia lokalizację przejścia dla pieszych,
- znaki D-6 zaplanowano zamontować na słupach świetlenia przejścia dla pieszych,
- zastosowano dwustronne znaki D-6,
- zrezygnowano od stosowania linii P-14 przed przejściem dla pieszych od strony skrzyżowania,
- linia krawędziowa zostanie trwale usunięta w czasie wykonywania robót związanych z poszerzeniem jezdni,
- projekt organizacji ruchu uzupełniono o przekroje poprzecze,

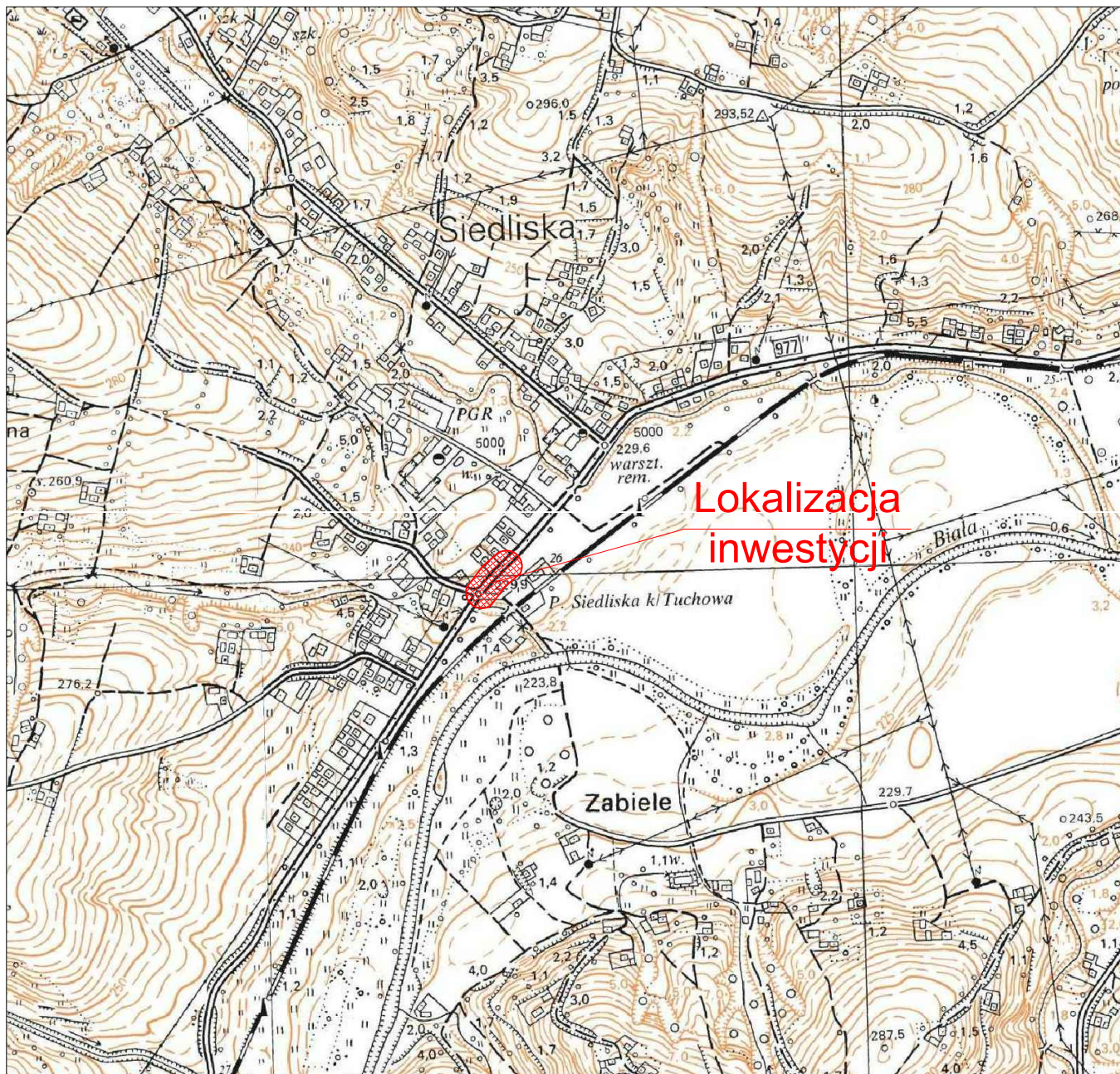
- zaprojektowano przeniesienie słupka U-1a „odc. 100 km 0+300” poza krawędź chodnika
- zachowano zgodne z przepisami odległości ustawienia znaków od jezdni tj. 0,50 m – 2,00 m odległości pomiędzy krawędzią jezdni a krawędzią lica znaku.

7. UWAGI KOŃCOWE

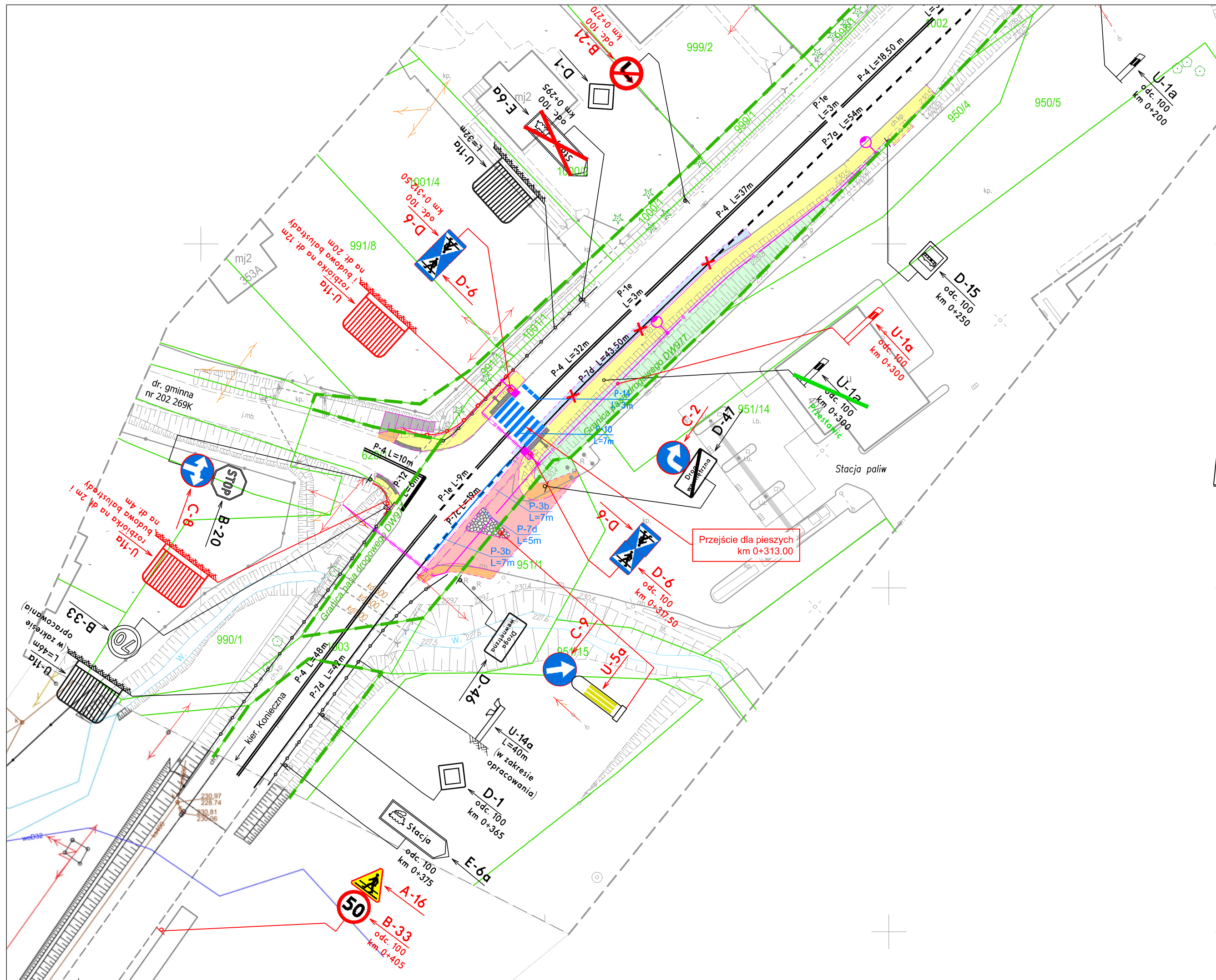
Odległości ustawienia znaków, kolorystyka i ich wzory odpowiadają przepisom rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (tekst jednolity Dz. U. 2019 poz. 2311 ze zmianami)

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem, jednostka wprowadzająca organizację ruchu zawiadamia zarząd drogi oraz właściwego komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.

Planowany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu to **III kwartał 2024 r. – IV kwartał 2024 r.**



PRODIST		Pracownia Projektowa "Prodist" G. Gogola i Wspólnicy Sp. J. ul. Warsztatowa 13 33-100 Tarnów tel. (14) 655 17 75 www.prodist.pl mail: prodist@prodist.pl	
Investor:	Gmina Tuchów Rynek 1, 33-170 Tuchów		
Name:	Budowa chodnika i przejścia dla pieszych w ciągu drogi wojewódzkiej nr 977 w Siedliskach.		
Address:	Działka nr 1002 obręb 0011 Siedliska, jednostka ewidencyjna: 121610_5 Tuchów - obszar wiejski.		
Map Name:	PLAN ORIENTACYJNY		
Designer:	mgr inż. Grzegorz Schmidt Upr. budowlane do projektowania bez ograniczeń w spec. drogowej MAP/0104/POOD/07	Podpis:	
Prepared by:	mgr inż. Dominik Pisarczyk	Podpis:	
Date:	Lipiec 2024 r.	Scale:	1:10 000
		Nr rys.	1



LEGENDA

STAŁA ORGANIZACJA RUCHU

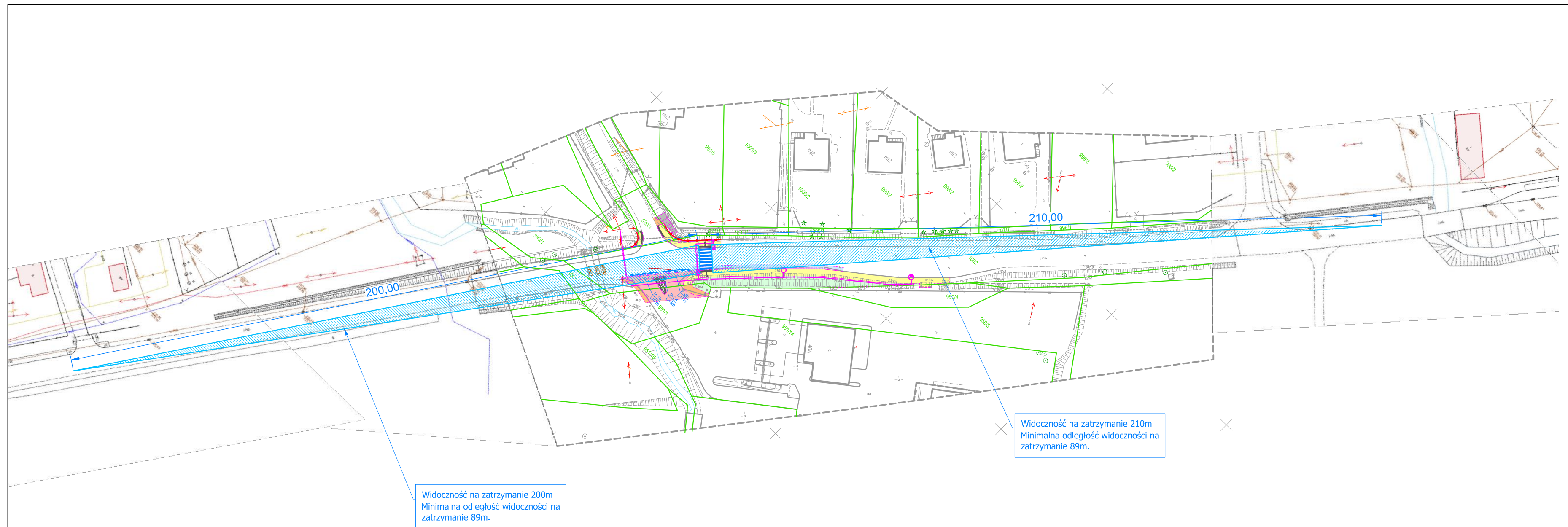
- Istniejąca lokalizacja słupka i lica znaku
- Istniejące oznakowanie pionowe
- Istniejące oznakowanie poziome
- Projektowane umiejscowienie słupka i lica znaku
- Projektowane oznakowanie pionowe
- Projektowane oznakowanie poziome
- Słup wraz z lampą dedykowanego oświetlenia przejścia dla pieszych - urządzenie BRD

PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

- Chodnik - kostka brukowa
- Chodnika w obrębie przejścia - kostka integracyjna (system fakturowych oznaczeń nawierzchni)
- Zjazd - kostka brukowa
- Jezdnia - beton asfłatowy
- Pobocze - kruszywo
- Wyspa kanalizująca ruch - kostka kamienna
- Zieleńce - humusowanie z obsianiem trawą

0 10 20 30 40 50 [m]

PRODIST		Pracownia Projektowa "Prodist" G. Gogola i Wspólnicy Sp. J. ul. Warsztatowa 13 33-100 Tarnów tel. (14) 655 17 75 www.prodist.pl mail: prodist@prodist.pl	
Inwestor:	Gmina Tuchów Rynek 1, 33-170 Tuchów		
Nazwa:	Budowa chodnika i przejścia dla pieszych w ciągu drogi wojewódzkiej nr 977 w Siedliskach.		
Adres:	Działka nr 1002 obręb 0011 Siedliska, jednostka ewidencyjna: 121610_5 Tuchów - obszar wiejski.		
Nazwa Rysunku:	PLAN SYTUACYJNY - STAŁA ORGANIZACJA RUCHU		
Projektant:	mgr inż. Grzegorz Schmidt Upr. budowlane do projektowania bez ograniczeń w spec. drogowej MAP/0104/POOD/07	Podpis:	
Opracowujący:	mgr inż. Dominik Pisarczyk	Podpis:	
Data:	Lipiec 2024 r.	Skala:	1:500
		Nr rys.	2



Widoczność na zatrzymanie 200m
Minimalna odległość widoczności na zatrzymanie 89m.

Widoczność na zatrzymanie 210m
Minimalna odległość widoczności na zatrzymanie 89m.

PRODIST		Pracownia Projektowa "Prodist" G. Gogola i Wspólnicy Sp. J. ul. Warsztatowa 13 33-100 Tamów tel. (14) 655 17 75 www.prodist.pl mail: prodist@prodist.pl	
Inwestor:	Gmina Tuchów Rynek 1, 33-170 Tuchów		
Nazwa:	Budowa chodnika i przejścia dla pieszych w ciągu drogi wojewódzkiej nr 977 w Siedliskach.		
Adres:	Działka nr 1002 obręb 0011 Siedliska, jednostka ewidencyjna: 121610_5 Tuchów - obszar wiejski.		
Nazwa Rysunku:	PLAN SYTUACYJNY - ANALIZA WIDOCZNOŚCI		
Projektant:	mgr inż. Grzegorz Schmidt Upr. budowlane do projektowania bez ograniczeń w spec. drogowej MAP/0104/POOD/07	Podpis:	
Opracowujący:	mgr inż. Dominik Pisarczyk	Podpis:	
Data:	Lipiec 2024 r.	Skala:	1:500
		Nr rys.	3