

PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU
DOCELOWEJ

**BUDOWA I PRZEBUDOWA CHODNIKA DLA PIESZYCH
W CIĄGU DROGI WOJEWÓDZKIEJ 942
W MIEJSCOWOŚCI SZCZYRK**

STADIUM: ORGANIZACJA RUCHU – DOCELOWA

INWESTOR: **GMINA SZCZYRK**
43-370 SZCZYRK
UL. BESKIDZKA 4

JEDNOSTKA PROJEKTOWA: **USŁUGI PROJEKTOWE „PRO-ZAT”**
mgr inż. ANDRZEJ ZANIAT
43-360 BYSTRA, UL. OGRODOWA 35

Projektował:
mgr inż. Andrzej Zaniat

Opracował:
mgr inż. Tomasz Szafrąński

Styczeń – 2015r.

SPIS TREŚCI

I. OPIS TECHNICZNY

1. Część ogólna
2. Stan istniejący
3. Istniejące oznakowanie
4. Stan projektowany
5. Oznakowanie pionowe do przesunięcia
6. Docelowa organizacja ruchu
7. Techniczne wymagania
8. Uzasadnienie wprowadzenia zmian organizacji ruchu
9. Zestawienie projektowanych znaków pionowych
10. Zestawienie projektowanego oznakowania poziomego
11. Uzgodnienia

II. RYSUNKI

0. Organizacja ruchu - ORIENTACJA
1. Organizacja ruchu - STAN ISTNIEJĄCY
2. Organizacja ruchu - DOCELOWA

I. OPIS TECHNICZNY

1. CZĘŚĆ OGÓLNA

Temat:

Budowa i przebudowa chodnika dla pieszych wzdłuż drogi wojewódzkiej 942 – ul. Salmopolska w miejscowości Szczyrk.

Faza:

PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU – DOCELOWA.

Branża:

Drogowa

Inwestor:

GMINA SZCZYRK
UL. BESKIDZKA 4
43-340 SZCZYRK

Podstawa opracowania:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U.Nr 108 poz.908 z późn. zm.)
- Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach. Załącznik do Dz.U.Nr 220 z dnia 23 grudnia 2003r. poz. 2181.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U.Nr 177 poz. 1729).
- Zlecenie Inwestora
- Podkład sytuacyjno wysokościowy w skali 1:500
- Wizja w terenie

Cel opracowania:

Celem niniejszego opracowania organizacji ruchu docelowa dla zadania: „Budowa i przebudowa chodnika dla pieszych wzdłuż drogi wojewódzkiej 942 – ul. Salmopolska w miejscowości Szczyrk”. Celem projektu jest projektowane *przejście dla pieszych (P-10)*, które będzie stanowiło przedłużenie istniejącego prawostronnego chodnika dla pieszych z projektowanym lewostronnym chodnikiem dla pieszych w pobliżu skrzyżowania ul. Salmopolskiej z ul. Ondraszka.

Budowa chodnika ma na celu poprawić bezpieczeństwo pieszych poprzez segregację ruchu pieszego i samochodowego. Budowa chodnika spowoduje trwałe oddzielenie pieszych od jezdni poprzez zabudowę krawężnika betonowego i podniesienie niwelety chodnika w stosunku do niwelety krawędzi drogi wojewódzkiej.

2. STAN ISTNIEJĄCY

2.1 Lokalizacja inwestycji

Początek opracowania ma miejsce na wysokości skrzyżowania z ul. Ondraszka, a koniec zlokalizowany jest na wjeździe na parking „u Kowalskiego”. Projektowany chodnik zostanie zlokalizowany po stronie południowej i będzie stanowił przedłużenie istniejącego chodnika przebiegającego po stronie północnej DW 942. Powiązanie istniejącego i projektowanego chodnika zostanie zrealizowane przy udziale projektowanego przejścia dla pieszych. Całkowita długość projektowanego chodnika wynosi 793,84mb.

2.2 Opis stanu istniejącego

Teren pod przyszły chodnik jest terenem pagórkowatym i falistym. Chodnik dla pieszych powstanie wzdłuż lewej krawędzi drogi wojewódzkiej zgodnie z kilometrażem lokalnym /jadąc w kierunku Wisły/. Chodnik na początkowym odcinku powstanie na istniejącym poboczu drogi wojewódzkiej, które jest gruntowe nieumocnione. Natomiast od km 0+486,34 do końca opracowania chodnik powstanie w miejscu istniejącego chodnika o nawierzchni z płytek chodnikowych, który zostanie przebudowany.

Na długości projektowanego chodnika występują liczne zjazdy indywidualne z drogi do posesji prywatnych i na parcele gruntowe niezabudowane. Wjazd i wyjazd ze sklepu Euro realizowany jest w formie dwóch zjazdów publicznych. Na długości projektowanego chodnika występują dwa skrzyżowania z drogami bocznymi o nawierzchni bitumicznej tj. ul. Ondraszka i ul. Zwalisko. Na długości projektowanego chodnika pas drogi wojewódzkiej od strony chodnika wynosi 2,80 ÷ 3,00mb i wymaga poszerzenia do szerokości 3,25mb.

Odwodnienie drogi i pobocza na początkowym odcinku jest powierzchniowe i odbywa się poprzez spadki poprzeczne i podłużne drogi, a wody deszczowe odprowadzane są w przyległy teren. Natomiast odwodnienie drogi i istniejącego chodnika w km 0+486,70 ÷ 0+793,85 jest także powierzchniowe i odbywa się poprzez spadki poprzeczne i podłużne drogi i istniejącego chodnika. Na tym odcinku wody deszczowe odprowadzane są do istniejącej kanalizacji deszczowej za pośrednictwem istniejących studni ściekowych zlokalizowanych przy istniejącym krawężniku i dalej do studni rewizyjnych zlokalizowanych w chodniku nałożonych na istniejący kanał deszczowy.

Na długości projektowanego chodnika występują dwa rowy melioracyjne i jeden potok stanowiące odbiorniki wód powierzchniowych i opadowych. Rowy melioracyjne na szerokości drogi wojewódzkiej ujęte są w dwa przepusty rurowe zabudowane w poprzek drogi.

W km 0+323,40 znajduje się most drogowy zabudowany na potoku Czyrna. Jest to most jednoprzęsłowy o ustroju nośnym płytowym swobodnie podpartym.

3. ISTNIEJĄCE OZNAKOWANIE

Istniejącą organizację ruchu przedstawiono szczegółowo na planie sytuacyjnym w skali 1:500 rys. nr 1. Istniejąca organizacja ruchu została wykonana w oparciu o inwentaryzację w terenie w wrześniu 2014r. Organizację ruchu na rozpatrywanym odcinku stanowi oznakowanie pionowe i oznakowanie poziome.

4. STAN PROJEKTOWANY

4.1 Odcinek I--budowa chodnika

- długość chodnika **--480,20mb**
- szerokość chodnika dla pieszych **--2,0mb**
- szerokość chodnika w miejscu zawężenia w km 0+214,30 ÷ 0+257,30, 0+471,75 ÷ 0+480,20 **--1,68mb**
- szerokość chodnika na wysokości obiektu mostowego w km 0+318,12 ÷ 0+328,67 **--1,3mb**
- szerokość pasa jezdni drogi wojewódzkiej **--3,25mb**
- pochylenie poprzeczne chodnika **--2%**
- pochylenie podłużne zgodnie z profilem podłużnym
- pochylenie poprzeczne na wjazdach do posesji, wjazdach publicznych w nawiązaniu do bram wjazdowych i istniejącego terenu **--max 5%**.

4.2 Odcinek II--przebudowa chodnika

- długość chodnika **--307,34mb**
- szerokość chodnika dla pieszych **--1,78mb**
- szerokość pasa jezdni drogi wojewódzkiej **--3,25mb**
- pochylenie poprzeczne chodnika **--2%**
- pochylenie podłużne zgodnie z profilem podłużnym
- pochylenie poprzeczne na wjazdach do posesji, wjazdach publicznych w nawiązaniu do bram wjazdowych i istniejącego terenu **--max 5%**.

4.2 Rozwiązanie sytuacyjne

Chodnik dla pieszych został podzielony na dwa odcinki tj. Odcinek I w km 0+000 ÷ 0+480,20 o szerokości chodnika 2,0mb i Odcinek II w km 0+486,50 ÷ 0+793,84 o szerokości chodnika 1,78mb. Chodnik będzie zlokalizowany przy krawędzi drogi o nawierzchni bitumicznej i będzie na całej długości usytuowany po lewej stronie drogi jadąc w kierunku miejscowości Wisła. Chodnik wykonano w układzie lokalnym zakładając kilometraż 0+000 jako początek zakresu projektowego. Chodnik na początkowym odcinku powstanie na istniejącym poboczu, a od km 0+486,34 powstanie w miejscu istniejącego chodnika. Chodnik zaprojektowano w nawiązaniu do krawędzi istniejącej drogi wojewódzkiej przy zachowaniu istniejących łuków poziomych i pionowych. Z drugiej strony chodnik zostanie nawiązany do istniejących ogrodzeń, do istniejącego terenu oraz parcel gruntowych niezabudowanych. Projekt zakłada także poszerzenie pasa drogi wojewódzkiej od strony chodnika tak aby szerokość była normatywna i wynosiła 325,0cm.

Na długości Odcinka I zaprojektowano chodnik dla pieszych o szerokości 2,0mb z trzema odcinkami gdzie występuje zawężenie. Na długości występują dwa odcinki o szerokości 1,68mb i jeden odcinek na wysokości mostu gdzie szerokość chodnika wynosi 1,3mb. Na długości chodnika zawężenia wynikają z braku zgody mieszkańców na dodatkowe zajęcie terenu, natomiast na wysokości istniejącego mostu na potoku Czyrna ze względu na parametry istniejącego obiektu mostowego.

Budowa kładki dla pieszych od strony górnej wody jest wykluczona ze względu na lokalizację w tym miejscu dużej ilości sieci uzbrojenia terenu. Budowa kładki wiązałaby się z koniecznością przebudowy: sieci gazowej niskoprężnej i średnioprężnej, kablowej sieci teletechnicznej, sieci kanalizacji sanitarnej oraz napowietrznej sieci elektroenergetycznej. Natomiast poszerzenie mostu w formie wspornika pochodnikowego nie jest możliwe ze względu na jego zły stan techniczny. Beton płyty pomostowej jest bardzo skorodowany, uszkodzony z dużymi ubytkami betonu i uniemożliwia podwieszenia dodatkowego elementu przy udziale kotew stalowych. Wobec powyższego zasadne jest wykonanie na obiekcie zawężenia, a w trakcie remontu mostu dokonać jego poszerzenia o dodatkowy wspornik chodnikowy.

Na długości Odcinka II nastąpi przebudowa istniejącego chodnika o szerokości 1,78mb.

Chodnik na całej długości od strony jezdni obramowany jest krawężnikiem betonowym wibroprasowanym typu ciężkiego 20*30, a z drugiej strony obrzeżem betonowym 8*30.

W celu poprawy spływu wód deszczowych z drogi wojewódzkiej wzdłuż krawędzi jezdni zaprojektowano ściek z kostki betonowej prasowanej szerokości 30cm. Spadek podłużny ścieku należy wykonać zgodnie z profilem podłużnym i nawiązać do spadku podłużnego drogi wojewódzkiej, a jego odkrycie w stosunku do krawędzi jezdni będzie zmienne i będzie wynosić /0-5cm/. Zmienne odkrycie i zagłębienie ścieku przykrawężnikowego w granicach 0-5cm/ podyktowane jest deformacją istniejącej krawędzi jezdni drogi wojewódzkiej.

Zjazdy do posesji i na parcele gruntowe niezabudowane będą realizowane poprzez obniżenie krawężnika, a nawierzchnia zostanie wykonana jedynie na szerokości chodnika lub w obrębie pasa drogi wojewódzkiej. Na wysokości sklepu Euro zaprojektowano dwa zjazdy publiczne realizowane poprzez obniżenie krawężnika i dodatkowo wyłukowanie krawężnikami jak na skrzyżowaniach. Na skrzyżowaniach z drogami bocznymi o nawierzchni bitumicznej chodnik należy nawiązać do tych dróg poprzez wyłukowanie krawężnika o promieniu dostosowanym do krawędzi drogi bocznej jak dla drogi klasy G. Na skrzyżowaniach z drogami o nawierzchni bitumicznej oraz na zjazdach publicznych na prawoskręcie z drogi wojewódzkiej zastosowano łuki poziome o promieniu $r=8,0\text{mb}$, a na lewoskręcie z drogi wojewódzkiej łuki poziome o promieniu $r=6,0\text{mb}$.

Ze względu na ukształtowanie i znaczne zniżenie terenu poza chodnikiem na dwóch odcinkach chodnik od strony posesji zostanie obramowany elementami oporowymi. Projekt zakłada także przebudowę istniejącego gzymsu na moście drogowym od strony górnej wody. Przebudowa będzie polegać na skuciu gzymsu i wykonaniu kapy chodnikowej w powiązaniu z istniejącą płytą pomostową.

5. OZNAKOWANIE PIONOWE DO PRZESUNIĘCIA

W związku z „Budowa i przebudowa chodnika dla pieszych wzdłuż drogi wojewódzkiej 942 – ul. Salmopolska w miejscowości Szczyrk” istniejące oznakowanie pionowe, które jest zlokalizowane w odległości około 1,00m od krawędzi jezdni należy przesunąć poza projektowany chodnik dla pieszych. Przesunięcie istniejącego oznakowania pionowego będzie w km 0+380 (przy budynku nr 25) znaki „*pierwszeństwo dla nadjeżdżających z przeciwka (B-31)*” wraz z tabliczką „*tabliczka wskazujące samochody ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5t*” oraz w km 0+430,00 (przy budynku nr 29) znaki „*inne niebezpieczeństwo A-30*” wraz z tabliczką „*ograniczona nośność mostu*”. W km 0+007,00 przy projektowanym „*przejściu dla pieszych (P-10)*” należy istniejący znak „*zakaz zatrzymywania (B-36)*” przenieść o 10,00m w kierunku Centrum Szczyrku, ponieważ w jego pobliżu zlokalizowany będzie projektowany znak „*przejście dla pieszych (D-6)*”.

Szczegółowo oznakowanie pionowe do przesunięcia organizacji ruchu ujmuje plan sytuacyjny w skali 1:500 rys. nr 2.

6. DOCELOWA ORGANIZACJA RUCHU

W związku z „Budowa i przebudowa chodnika dla pieszych wzdłuż drogi wojewódzkiej 942 – ul. Salmopolska w miejscowości Szczyrk” wprowadza się nowe oznakowanie pionowe i poziome *przejście dla pieszych (P-10)*, które będzie stanowiło przedłużenie istniejącego prawostronnego chodnika dla pieszych z projektowanym lewostronnym chodnikiem dla pieszych w pobliżu skrzyżowania

ul. Salmopolskiej z ul. Ondraszka jadąc w kierunku Wisły oraz na wlotach podporządkowanych o nawierzchni asfaltowej tj. ul. Widokowa oraz na końcu opracowania oznakowanie poziome z „*linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów (P-13)*”. Druga krawędź jezdni na której występuje pobocze została wyznaczona „*linia krawędziowa – ciągła wąska (P-7d)*” oraz na wjazdach do posesji „*linia krawędziowa – przerywana wąska (P-7c)*”. Oznakowanie poziome na istniejącej osi drogi wojewódzkiej zostało dostosowane do obecnego stanu istniejącego poprzez zastosowanie „*linii podwójnej ciągłej (P-4)*” oraz „*linii pojedynczej przerywanej – prowadzącej szerokiej*”, gdyż w stanie obecnym nie było zgodne z rzeczywistym stanem zjazdów do posesji i warunków panujących na drodze.

OZNAKOWANIE PIONOWE:

- przed projektowanym przejściem dla pieszych w odległości 0,50m od przejścia z prawej strony jezdni w obu kierunkach należy ustawić znak „*przejście dla pieszych (D-6)*” – jako obustronny.

Szczegółowo oznakowanie pionowe projektowane organizacji ruchu ujmuje plan sytuacyjny w skali 1:500 rys. nr 2.

- przed ulicami podporządkowanymi do drogi wojewódzkiej w odległości 50m (w obu kierunkach) przed skrzyżowaniem z ulicami tj. ul. Ondraszka, ul. Zwalisko należy ustawić znak „*droga z pierwszeństwem (D-1)*”.

- na drogach podporządkowanych tj. ul. Widokowa i na końcu opracowania zjazd o nawierzchni bitumicznej do drogi wojewódzkiej przed skrzyżowaniem należy ustawić znak „*ustąp pierwszeństwa (A-7)*”.

OZNAKOWANIE POZIOME:

- zaprojektowano „*przejście dla pieszych (P-10)*” w km 0+001,50 w rejonie skrzyżowania ulicy Salmopolskiej z ulicą Ondraszka,

- przed „*przejściem dla pieszych (P-10)*” w obu kierunkach wyznaczono linię „*linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów (P-14)*”

W miejscu projektowanego „*przejścia dla pieszych (P-10)*” w stanie istniejącym występuję oznakowanie poziome tj. „*linia podwójnie ciągła (P-4)*”, którą na długości 8,00mb należy usunąć.

- na wlotach podporządkowanych do drogi wojewódzkiej tj. u. Widokowa i na końcu opracowania zjazd o nawierzchni bitumicznej należy wyznaczyć „*linię warunkowego zatrzymania założonej z trójkątów (P-13)*”, a w osi jezdni należy wyznaczyć „*linię podwójną ciągłą (P-4)*”.

- na krawędzi drogi wojewódzkiej po stronie projektowanego chodnika dla pieszych na wylotach podporządkowanych, na których występuje mała szerokość tj. ul. Ondraszka i ul. Zwalisko należy

wyznaczyć na krawędzi jezdni na tych wlotach za pomocą „linii krawędziowej – przerywanej szerokiej (P-7a)”, a na łukach na tych wlotach za pomocą „linii krawędziowej – ciągłej wąskiej (P-7d)”.

- drugą krawędź drogi wojewódzkiej na której występuje pobocze należy wyznaczyć za pomocą „linii krawędziowej – ciągłej wąskiej (P-7d)”, a na zjazdach do posesji należy wyznaczyć za pomocą „linii krawędziowej – przerywanej wąskiej (P-7c)”.

- istniejąca oś drogi wojewódzkiej została dostosowana do obecnego stanu poprzez wyznaczenie „linią podwójną ciągłą (P-4)” oraz na zjazdach do posesji „linią pojedynczą przerywaną – prowadzącą szeroką (P-1e)”.

Szczegółowo oznakowanie poziome projektowane organizacji ruchu ujmuje plan sytuacyjny w skali 1:500 rys. nr 2.

7. TECHNICZNE WYMAGANIA

Projekt obejmuje oznakowanie całego obszaru objętego robotami. Przy wykonywaniu projektowanych elementów oznakowania należy przestrzegać następujących zasad:

7.1 DLA OZNAKOWANIA PIONOWEGO

- Wszystkie znaki drogowe pionowe wykonać należy, jako odblaskowe stosując dla nich jednolite materiały zapewniające jednorodność ich czytania przez uczestników ruchu. Znaki wykonać należy, jako „średnie” pokryte folią odblaskową I generacji, z wyjątkiem znaku A-7 gdzie obligatoryjnym jest zastosowanie folii typu II generacji. Kształty znaków drogowych powinny odpowiadać warunkom podanym w Rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170 z dnia 12 października 2002r.) oraz Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów świetlnych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220 z 2003r poz. 2181).
- Znaki należy ustawiać zgodnie z załączonym planem sytuacyjnym tak, aby nie zasłaniały istniejącego oznakowania.
- Wykonawca zadania powinien każdorazowo sprawdzić ich widoczność i ewentualnie dokonać drobnych korekt ich ustawienia.
- Znaki pionowe pojedyncze i podwójne należy umieszczać na pojedynczych słupkach w sposób uniemożliwiający ich przypadkowe wywrócenie, przestawienie i obrócenie, których rodzaj i kształt należy przed zamontowaniem uzgodnić z zarządcą drogi.

- Należy montując znaki zachować prawidłową widoczność i czytelność tablic i znaków oraz możliwość ich odczytania przez nadjeżdżających kierowców.

Znaki należy ustawić:

- na wysokości: 2,0m mierząc od powierzchni gruntu do dolnej krawędzi znaku,
- na wysokości 2,20m przy umieszczaniu znaku na chodniku, mierząc od powierzchni kostki betonowej do dolnej krawędzi znaku,
- tarcze znaków należy odchylić o około 5° w kierunku jezdni od linii prostopadłej do osi drogi.
- w odległości 0,5m – 2,0m od krawędzi jezdni.

7.2 DLA OZNAKOWANIA POZIOMEGO

- Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się dobrą widocznością w każdych warunkach, jednoznacznością znaków, odpowiednią szorstkością, trwałością oraz własnościami odblaskowymi,
- Do oznakowania poziomego stałej organizacji ruchu należy stosować znaki o barwie białej malowane techniką grubowarstwową,
- W rejonie skrzyżowania ulicy Salmopolskiej z ulicą Ondraszka zaprojektowano „przejście dla pieszych (P-10)” o szerokości 4,00m oraz w odległości 2,00m od „przejścia dla pieszych (P-10)” w obu kierunkach linie poziome „linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów (P-14)”. Linie poziome „przejście dla pieszych (P-10)” i „linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów (P-14)” należy wykonać barwy białej o strukturze grubowarstwowej.

8. UZASADNIENIE WPROWADZENIA ZMIAN ORGANIZACJI RUCHU

Wprowadzenie zmian w organizacji ruchu docelowej na przedmiotowym obszarze wynika z przedłużenia istniejącego prawostronnego chodnika dla pieszych z projektowanym lewostronnym chodnikiem dla pieszych w pobliżu skrzyżowania ul. Salmopolskiej z ul. Ondraszka. Projektowane przejście dla pieszych, pomoże w sposób bezpieczny przejść mieszkańcom i dzieciom na drugą stronę jezdni co w chwili obecnej przy dużym natężeniu ruchu jest niebezpieczne.

Wprowadzone zmiany organizacji ruchu docelowej wzdłuż istniejącej osi i krawędzi jezdni (z poboczem) drogi wojewódzkiej zostały dostosowane do rzeczywistego stanu zjazdów istniejących i warunków technicznych co spowoduje większe bezpieczeństwo dla poruszających się na tym odcinku drogi wojewódzkiej.

9. ZESTAWIENIE PROJEKTOWANYCH ZNAKÓW PIONOWYCH

L.p.	Symbol	Treść znaku pionowego	Ilość [szt.]	Uwagi
1.	A-7	<i>Ustąp pierwszeństwa</i>	2	
2.	D-1	<i>Droga z pierwszeństwem</i>	4	
3.	D-6	<i>Przejście dla pieszych</i>	4	Znak obustronny

10. ZESTAWIENIE PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA POZIOMEGO

L.p.	Symbol	Treść oznakowania poziomego	Długość [m]	Powierzchnia [m ²]
1.	P-1e	<i>Linia pojedyncza przerywana – prowadząca szeroka</i>	25	3
2.	P-4	<i>Linia podwójna ciągła</i>	112	26,88
3.	P-7a	<i>Linia krawędziowa – przerywana szeroka</i>	32	3,84
4.	P-7c	<i>Linia krawędziowa – przerywana wąska</i>	77	4,62
5.	P-7d	<i>Linia krawędziowa – ciągła wąska</i>	795,50	95,46
6.	P-10	<i>Przejście dla pieszych</i>	24	2,25
7.	P-13	<i>Linia warunkowego zatrzymania założona z trójkątów</i>	9,5 – koniec opracowania 9,0 – ul. Widokowa	5,25
8.	P-14	<i>Linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów</i>	2x3,0	4,85

11. UZGODNIENIA:

Projekt organizacja ruchu **docelowej** został przedstawiony do uzgodnienia w:

1. Gmina Szczyrk, 43-370 Szczyrk, ul. Beskidzka 4.
2. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach - Wydział Inżynierii Ruchu, 40-609 Katowice, ul. Lechicka 24.
3. Komenda Wojewódzka Policji w Katowicach, Wydział Inżynierii Ruchu, 40-038 Katowice, ul. Lompy 19.
4. Starostwo Powiatowe w Bielsku-Białek, 43-300 Bielsko-Biała ul. Piastowska 40.
5. Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego, Wydział Komunikacji i Transportu, 40-037 Katowice, ul. Ligonja 46.