

Jednostka  
projektowa:

NETRO Piotr Szostak  
Trzeszczany Pierwsze 47, 22-554 Trzeszczany Pierwsze  
tel. 795 923 382, e-mail: biuro@netroszostak.pl



Inwestor:

Powiat Nizański  
Plac Wolności 2, 37-400 Nisko

Temat zadania:

**Przebudowa drogi powiatowej nr 1047R Huta Krzeszowska-Ciosmy**

Kategoria obiektu:

IV, XXV, XXVI, XXVIII

Lokalizacja:

jednostka ewidencyjna Harasiuki [181201 2]:

*obręb nr 0006 Huta Krzeszowska, działka nr ewid. 787/3, 431, 344, 342, 789, 346, 347/3,*

*obręb nr 0007 Huta Podgórna, działka nr ewid. 674, 778/1, 777/1, 776/3, 776/5, 775/1, 774/1, 773/1, 772/1, 754/1, 771/1, 770/1, 769/1, 768/1, 767/1, 766/1, 765/1, 764/1, 763/2, 762/2, 761/2, 760/2, 759/2, 758/2, 757/2, 755/2, 753/2, 752/2, 751/2, 750/2, 749/2, 748/2, 747/2, 746/2, 745/2, 744/2, 743/2, 742/2, 741/1, 740/1, 739/1, 738/1, 714/1, 713,*

*obręb nr 0008 Huta Stara, działka nr ewid. 2689/3, 2728, 2727/1, 2737, 2486/8, 2689/2, 1971/2, 3250/1, 3250/2,*

Stadium:

**PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU**

**egz. nr 1**

zakres opracowania	pełniona funkcja projektowa	imię i nazwisko, specjalność i numer uprawnień budowlanych	data	Podpis
BRANŻA INŻYNIERYJNA DROGOWA	<b>Projektant</b>	mgr inż. <b>ARTUR ŁOMAŃSKI</b>	kwiecień 2025	
	spec. uprawnień numer upr.	inżynieryjna drogowa do projektowania bez ograniczeń LUB/0002/PBD/16		

## Spis zawartości

CZĘŚĆ OPISOWA .....	2
<b>1 DANE OGÓLNE.....</b>	<b>2</b>
1.1 PRZEDMIOT I CEL OPRACOWANIA.....	2
1.2 LOKALIZACJA INWESTYCJI .....	2
1.3 ZAKRES OPRACOWANIA .....	2
1.4 INWESTOR .....	2
1.5 PODSTAWA OPRACOWANIA .....	2
<b>2 CHARAKTERYSTYKA DROGI I RUCHU NA DRODZE .....</b>	<b>3</b>
2.1 DROGA I JEJ OTOCZENIE .....	3
2.2 OPIS RUCHU NA DRODZE .....	3
2.3 ISTNIEJĄCE OZNAKOWANIE .....	3
<b>3 PROJEKTOWANA STAŁA ORGANIZACJA RUCHU .....</b>	<b>3</b>
<b>4 WARUNKI TECHNICZNE DLA ZNAKÓW DROGOWYCH.....</b>	<b>4</b>
4.1 ZNAKI POZIOME .....	4
4.2 ZNAKI PIONOWE .....	4
4.2.1 Warunki umieszczania znaków .....	4
4.3 URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU .....	5
4.3.1 Bariery ochronne .....	5
<b>5 UWAGI I ZALECENIA KOŃCOWE .....</b>	<b>5</b>
<b>6 TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU .....</b>	<b>5</b>
ZESTAWIENIE ZNAKÓW.....	6
CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	8

## 1 Dane ogólne

### 1.1 Przedmiot i cel opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu na odcinku drogi powiatowej nr 1047R na długości ok. 5195,09 m Huta Krzeszowska- Ciosmy.

Celem opracowania jest sporządzenie projektu stałej organizacji ruchu na DP 1047R zgodnego z obowiązującymi przepisami.

### 1.2 Lokalizacja inwestycji

Inwestycja zlokalizowana jest w:

województwo	powiat	gmina	obręb
podkarpackie	niżański	Harasiuki	Huta Krzeszowska, Huta Stara,

Tabela 1 Lokalizacja inwestycji

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na wykonaniu stałej organizacji ruchu w pasie drogowym drogi powiatowej nr 1047R na odcinku Huta Krzeszowska- Ciosmy.

### 1.3 Zakres opracowania

Opracowanie zakresem obejmie:

- inwentaryzację istniejącej organizacji ruchu na DP 1047R i wlotach dróg krzyżujących się z nimi,
- projektowane oznakowanie pionowe i poziome docelowej organizacji ruchu DP 1047R,
- zatwierdzenie projektu przez organ zarządzający ruchem.

### 1.4 Inwestor

Powiat Niżański  
Plac Wolności 2,  
37-400 Nisko

### 1.5 Podstawa opracowania

- 1) Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r.- Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz. U. 2024, poz. 1251 z późniejszymi zmianami),
- 2) Ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (tekst jednolity Dz. U. 2024, poz. 320),
- 3) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. 2022 poz. 1518),
- 4) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (tekst jednolity Dz. U. 2019, poz. 2310 z późniejszymi zmianami),
- 5) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (tekst jednolity Dz. U. 2017, poz. 784),
- 6) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku 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 z późniejszymi zmianami).

## 2 Charakterystyka drogi i ruchu na drodze

### 2.1 Droga i jej otoczenie

Droga powiatowa nr 1047R na odcinku Huta Krzeszowska - Ciosmy przebiega głównie przez zabudowę mieszkalną zagrodową oraz tereny rolne (pola uprawne, łąki, pastwiska) oraz lasy.

Powierzchnia terenu jest nieznacznie zróżnicowana wysokościowo. Rzędne wysokościowe wahają się w granicy 180-194 m n.p.m.

Droga posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości 5,0-5,6 m. Nawierzchnia na zdecydowanej większości przebudowywanego odcinka jest w złym stanie technicznym. Widoczne są liczne spękania poprzeczne i podłużne, koleiny oraz zniszczenie krawędzi jezdni.

Przekrój drogi na niemal całym odcinku jest szlakowy z obustronnymi poboczami gruntowymi o szerokości około 1,0 m.

Zaplanowano przebudowę drogi powiatowej nr 1047R poprzez przebudowę jezdni wraz z poboczami, Budowę drogi dla rowerów, przebudowę przepustów drogowych i skrzyżowań.

Projektowane parametry drogi:

- klasa techniczna: Z
- przekrój jednojezdniowy dwupasowy dwukierunkowy, szlakowy/półuliczny.
- szerokość jezdni 2 x 2,75m
- szerokość pobocza: kruszywowe 1,0 m,
- szerokość drogi dla rowerów 2,0 m,

### 2.2 Opis ruchu na drodze

Na drodze powiatowej nr 1047R występuje niewielkie natężenie ruchu, pełni ona funkcję drogi zbiorczej. Droga powiatowa nr 1047R łączy Gminę Harasiuki z Gminą Biłgoraj. Dodatkowo stanowi dojazd do posesji położonych w jej obrębie. Droga użytkowana jest w głównej mierze przez właścicieli nieruchomości w sąsiedztwie i przyległych do drogi, toteż ruch stanowią głównie samochody osobowe i dostawcze, oraz pojazdy rolnicze, obsługujące pobliskie pola. Ruch pojazdów ciężkich stanowi niewielki procent całości.

Ruch rowerowy nie jest wydzielony a ruch pieszych odbywa się na zasadach ogólnych po istniejącym poboczu oraz istniejącym chodniku w miejscowości Huta Krzeszowska.

Na przedmiotowym odcinku DP1047R wyznaczone są miejsca do obsługi komunikacji zbiorowej poprzez miejsca zatrzymywania autobusów oznaczone oznakowaniem pionowym.

### 2.3 Istniejące oznakowanie

Inwentaryzację istniejącego oznakowania wykonano w marcu 2025 r.. Oznakowanie stanowią znaki pionowe oraz oznakowanie poziome w rejonie km 0+000. Całe oznakowanie istniejące przeznaczone jest do usunięcia, a po wykonanej przebudowie drogi powiatowej wprowadzona zostanie nowa organizacja ruchu znakami pionowymi, poziomymi i urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego.

## 3 Projektowana stała organizacja ruchu

Podstawą rozwiązań projektowych były szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Załącznik nr 1-4 do rozporządzenia 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.

Na całym odcinku projektowana jest nowa stała organizacja ruchu. Projekt nie ingeruje w istniejące znaki rowerowe [R], dlatego wszystkie należy zachować jak w stanie dotychczasowym.

Zmiany w oznakowaniu drogi powiatowej polegać będą na oznakowaniu nowoprojektowanego mini ronda na skrzyżowaniu DP1047R z DP1041R, w miejscu istniejącego skrzyżowania skanalizowanego.

Forma i sposób oznakowania pozostałych skrzyżowań pozostaje bez zmian.

Wprowadzono również oznakowanie projektowanej drogi dla rowerów po prawej stronie jezdni DP1047R. Na odcinku poza obszarem zabudowanym, między miejscowościami Huta Krzeszowska i Huta Stara, droga dla rowerów oddzielona będzie od jezdni oznakowaniem poziomym, składającym się z linii P-7b, P-21a oraz punktowymi elementami odblaskowymi (rozmieszczonymi co 3-4 m). Poza tym na tym odcinku drogi wprowadzone będzie ograniczenie prędkości znakiem B-33 do 60 km/h. Dodatkowo zaplanowano wykonanie linii krawędziowej (P-7d oraz P-7c) na jezdni drogi powiatowej.

Miejsca do zatrzymania autobusów oznakowane będą znakami pionowymi oraz linią poziomą P-17.

Oznakowanie poziome zaplanowano wykonać w technologii grubowarstwowej strukturalnej.

Projektowana stała organizacja ruchu uwzględnia wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w postaci balustrad U-11a, barier U-14a, barieroporęczy U-11b, słupków U-1a oraz tablic U-3.

Projektowaną organizację ruchu przedstawiono w części rysunkowej opracowania.

## 4 Warunki techniczne dla znaków drogowych

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem niniejszy projekt stałej organizacji ruchu podlega zatwierdzeniu.

### 4.1 Znaki poziome

Oznakowanie poziome należy wykonać jako cienkowarstwowe, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku 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 z późniejszymi zmianami).

Wymagania dla projektowanego oznakowania poziomego:

- współczynnik luminacji  $\beta$  (widoczność w dzień) – 0,30,
- powierzchniowy współczynnik odbłasku (widzialność w nocy) – 100 [mcd/lx/m<sup>2</sup>],
- wskaźnik szorstkości (SRT)- 45

### 4.2 Znaki pionowe

Wielkość znaków drogowych określono w grupie wielkości „średnie”, przy czym znak D-1 stanowiący potwierdzenie kontynuacji drogi z pierwszeństwem w terenie zabudowanym (drugi i kolejny) może zostać wykonany o mniejszych wymiarach, zgodnie z aktualnymi przepisami. Ponadto znaki D-42 i D-43 można zastosować o obniżonej wysokości.

Wszystkie znaki pionowe należy wykonać z folii odblaskowej 1 typu, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku 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). Natomiast w przypadku znaków D-6, A-7, B-20 wykonane one powinny zostać z folii odblaskowej typu 2. Sposób umieszczania znaków powinien być zgodny z powyższym rozporządzeniem.

Słupki do znaków z rur stalowych ocynkowanych  $\varnothing$  63,0mm z kotwą mocującą.

Materiały do oznakowania pionowego powinny posiadać certyfikat na znak bezpieczeństwa „B” lub Świadectwo Kwalifikacji do kompleksowego wykonania pionowego oznakowania dróg wydane przez IBDiM. Każdy materiał, na który nie ma Polskiej Normy powinien posiadać świadectwo zgodności z Polską Normą lub Aprobata Techniczną wydaną przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów.

#### 4.2.1 Warunki umieszczania znaków

Odległość znaków od jezdni oraz wysokość ich umieszczania powinna być zgodna z wymaganiami określonymi w *Załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. (tekst jednolity Dz. U. 2019 poz. 2311) w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach*. Znaki nie mogą ograniczać skrajni drogi i drogi dla rowerów.

### 4.3 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Dopuszcza się do stosowania tylko takie konstrukcje drogowych barier ochronnych i balustrad, na które wydano aprobatę techniczną.

#### 4.3.1 Bariery ochronne

Bariery ochronne należy wykonać jako stalowe U-14a, o parametrach:

- Poziom powstrzymywania – N2
- szerokość pracująca – W3
- poziom intensywności zderzenia – A
- maksymalne odkształcenie dynamiczne –  $D_N 1$

Odcinki początkowe i końcowe barier o długości 8 m powinny zostać wpuszczone w grunt.

### 5 Uwagi i zalecenia końcowe

Wszystkie znaki pionowe zaleca się zamocować tak, aby ich wysokość była zgodna z obowiązującymi przepisami z uwzględnieniem ich lokalizacji: pobocze. Tarcze i słupki znaków nie mogą ograniczać skrajni drogowej, określonej w przepisach.

Słupki do znaków wykonać jako ocynkowane z kotwą mocującą.

Stalowe tarcze znaków powinny być montowane do słupków w sposób uniemożliwiający obrót tarczy wokół słupka.

### 6 Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu

Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu – II kwartał 2026 r.

## OZNAKOWANIE PIONOWE

ID	Nazwa	Stan	Szt.
	A-18b	Projektowane	6
	A-24	Projektowane	2
	A-3	Projektowane	1
	A-32	Projektowane	2
	A-4	Projektowane	3
	A-6b	Projektowane	1
	A-6c	Projektowane	1
	A-7	Projektowane	7
	B-20	Projektowane	1
	B-33	Projektowane	4
	B-34	Projektowane	1
	C-12	Projektowane	3
	C-13	Projektowane	4
	C-13a	Projektowane	2
	D-1	Projektowane	2
	D-15	Projektowane	10
	D-2	Projektowane	4
	D-42	Projektowane	4
	D-43	Projektowane	4
	D-6	Projektowane	4
	D-6a	Projektowane	2
	E-17a	Projektowane	3
	E-18a	Projektowane	3
	E-2a	Projektowane	5
	T-0	Projektowane	1
	T-2	Projektowane	8
	T-3	Projektowane	2

Razem szt.= 90

ID	Nazwa	Stan	Szt.
	C-13a	Przeniesione	1
	E-4	Przeniesione	2
	T-0	Przeniesione	1
	B-18	Przeniesione	1
	C-13	Przeniesione	1
	F-3	Przeniesione	1

Razem szt.= 7

## KONSTRUKCJE WSPORCZE

ID	Nazwa	Stan	Szt.
	Śtupek	Projektowane	39
	Podwójny śtupek	Projektowane	12
	Śtupek+wspornik-lewy	Projektowane	11

Razem szt.= 62

ID	Nazwa	Stan	Szt.
	Śtupek	Przeniesione	3
	Podwójny śtupek	Przeniesione	1

Razem szt.= 4

## OZNAKOWANIE POZIOME

ID	Nazwa	Stan	Dł./Pow/Szt.	Pow. mal.
	P-10	Projektowane	10.8243	21.49
	P-11	Projektowane	7.8054	4.00
	P-12	Projektowane	6.0000	3.00
	P-13	Projektowane	17.1475	4.50
	P-14	Projektowane	8.3362	3.13
	P-17	Projektowane	270.0000	41.04
	P-21a	Projektowane	891.9615	338.93
	P-23 mini	Projektowane	131.0000	34.06
	P-4	Projektowane	31.6851	7.61
	P-7a	Projektowane	442.3927	53.12
	P-7b	Projektowane	1851.7633	444.39
	P-7c	Projektowane	768.8900	46.14
	P-7d	Projektowane	6488.2752	778.57
	PEO-1	Projektowane	277.0000	0.00

Całkowita pow. malowania [m2]= 1779,98

## URZĄDZENIA BEZPIECZENSTWA RUCHU

ID	Nazwa	Stan	Dł./Szt.
	U-1	Projektowane	76.00
	U-14a	Projektowane	234.76
	U-3a	Projektowane	2.00
	U-3b	Projektowane	2.00
	U-3e	Projektowane	7.00
	U-11a	Projektowane	908
	U-11b	Projektowane	45.36
	U-2	Przeniesione	2.00



rys. 1 Plan orientacyjny (skala 1:25 000)

rys. 2.1 – 2.29 Projektowana stała organizacja ruchu (skala 1:500)