

INWESTOR:	<b>BURMISTRZ MIASTA I GMINY NOWA SARZYNA</b> ul. Kopernika 1 37-310 NOWA SARZYNA	
JEDNOSTKA PROJEKTOWA:	 <b>PRACOWNIA PROJEKTOWA BETA PROJEKT</b> Aleja Tadeusza Rejtana 53A/65 (III piętro) 35-326 RZESZÓW +48 880 411 234, biuro@betaprojekt.pl	

RODZAJ OPRACOWANIA:	<b>PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU</b>	
NAZWA ZAMIERZENIA BUDOW- LANEGO:	<b>"ROZBUDOWA I PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ NR 104749R W ZAKRESIE:          ODCINEK A-B-C - OD KM 0+011.50 DO KM 2+127.90 I ODCINEK B-D - OD KM          0+000.00 DO KM 0+060.80 WRAZ Z NIEZBĘDĄ INFRASTRUKTURĄ ORAZ          PRZEBUDOWĄ SIECI UZBROJENIA TERENU W MIEJSCOWOŚCIACH RUDA          ŁAŃCUCKA I SARZYNA"</b>	
ADRES:	<b>WOJEWÓDZTWO:</b>	<b>PODKARPACKIE</b>
	<b>POWIAT:</b>	<b>LEŻAJSKI</b>
	<b>GMINA:</b>	<b>NOWA SARZYNA</b>
	<b>MIEJSCOWOŚĆ:</b>	<b>SARZYNA, RUDA ŁAŃCUCKA</b>
OBIEKTY:	<b>DROGA GMINNA 104749R</b>	

**AUTORZY OPRACOWANIA:**

Lp.	Funkcja/ Zakres opracowania	Imię i Nazwisko Nr uprawnień	Data	Podpis
1.	Główny Projektant	mgr inż. Roman CHARCHUT PDK/0061/PWOD/18,	30.03.2026 r.	

## PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

### SPIS ZAWARTOŚCI

<b>I</b>	<b>CZĘŚĆ OPISOWA</b>	
1.	WPROWADZENIE .....	4
1.1.	Podstawa opracowania .....	4
2.	CHARAKTERYSTYKA OBIEKTU BUDOWLANEGO .....	4
2.1.	Lokalizacja inwestycji.....	4
2.2.	Opis stanu istniejącego .....	4
2.3.	Opis stanu projektowego.....	5
3.	WARUNKI WIDOCZNOŚCI .....	5
4.	INWENTARYZACJA ISTNIEJĄCEGO OZNAKOWANIA .....	6
5.	OGÓLNE ZASADY I SPOSÓB UMIESZCZANIA ZNAKÓW .....	6
6.	TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU .....	7
7.	PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE .....	8
<b>II</b>	<b>CZĘŚĆ RYSUNKOWA</b>	
	Orientacja – skala 1:10 000	1
	Plan sytuacyjny – skala 1:500	2.1-2.3

## **ARKUSZ UZGODNIEN**

OPRACOWANIA:

### **PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU**

**"ROZBUDOWA I PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ NR 104749R W ZAKRESIE:  
ODCINEK A-B-C - OD KM 0+011.50 DO KM 2+127.90 I ODCINEK B-D - OD KM 0+000.00 DO KM  
0+060.80 WRAZ Z NIEZBĘDNĄ INFRASTRUKTURĄ ORAZ PRZEBUDOWĄ SIECI UZBROJENIA  
TERENU W MIEJSCOWOŚCIACH RUDA ŁAŃCUCKA I SARZYNA"**

<b>INSTYTUCJA UZGADNIAJĄCA</b>	<b>DATA</b>	<b>PODPIS</b>

## 1. WPROWADZENIE

### 1.1. Podstawa opracowania

- [1] Umowa zawarta z Inwestorem,
- [2] Ustawa z dnia 20.06.1997r. Prawo o ruchu drogowym (tj. Dz.U. 2024 poz. 1251 z późn. zm),
- [3] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (tj. Dz. U. z 2017 r. poz. 784),
- [4] Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (tj. Dz.U. 2019 poz. 2310 z późn.zm.),
- [5] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. (tj. Dz.U. 2019 poz. 2311 z późn. zm.),
  - a) załącznik nr 1: „szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych pionowych i warunki ich umieszczania na drogach”,
  - b) załącznik nr 2: „szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych poziomych i warunki ich umieszczania na drogach”,
  - c) załącznik nr 3: „szczegółowe warunki techniczne dla sygnałów drogowych i warunki ich umieszczania na drogach”,
  - d) załącznik nr 4: „szczegółowe warunki techniczne dla urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach”,
- [6] Rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (tj. Dz.U. 2022 poz. 1679 z późn. zm),
- [7] Projekt budowlany dla inwestycji pn. "ROZBUDOWA I PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ NR 104749R W ZAKRESIE: ODCINEK A-B-C - OD KM 0+011.50 DO KM 2+127.90 I ODCINEK B-D - OD KM 0+000.00 DO KM 0+060.80 WRAZ Z NIEZBĘDĄ INFRASTRUKTURĄ ORAZ PRZEBUDOWĄ SIECI UZBROJENIA TERENU W MIEJSCOWOŚCIACH RUDA ŁAŃCUCKA I SARZYNA"
- [8] Podkład sytuacyjny – wysokościowy w skali 1:500,
- [9] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. 2022 poz. 1518 z późn. zm),
- [10] Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tj. Dz.U. 2025 poz. 889),
- [11] Inwentaryzacja w terenie,

## 2. CHARAKTERYSTYKA OBIEKTU BUDOWLANEGO

### 2.1. Lokalizacja inwestycji

Przedmiotowa inwestycja drogowa położona jest w północnej części województwa podkarpackiego, powiecie leżajskim, centralnej części gminy Nowa Sarzyna, w granicach administracyjnych miejscowości Ruda Łańcucka i Sarzyna. Lokalizacja inwestycji przedstawiona została również w części rysunkowej niniejszego projektu na rysunku nr 1 pt. Orientacja.

### 2.2. Opis stanu istniejącego

Ukształtowanie terenu na którym zlokalizowana jest inwestycja charakteryzuje się równinną rzeźbą. Spadki terenu lokalnie dochodzą do 5%. Teren inwestycji sąsiaduje z korytem cieku naturalnego o nazwie Trzebośnica. Istniejąca droga gminna nr 104749R posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości ok. 5,0 m. Na odcinku od drogi krajowej nr 77 do terenu kościoła, w kierunku północnym wokół ogrodzenia tegoż to terenu zlokalizowany jest chodnik. Na dalszym odcinku drogi droga posiada jedynie obustronne pobocza gruntowe. Zjazdy w pasie drogowym posiadają różną nawierzchnię – z kruszywa, gruntowe, betonowe, z kostki brukowej betonowej oraz MMA. W poboczu drogi odcinkowo

lokalizowane są urządzenia służące odwodnieniu – ścieki korytkowe. Odwodnienie realizowane jest poprzez nadanie spadków nawierzchni w kierunku tych że urządzeń lub bezpośrednio na teren zielony w pasie drogowym.

W obrębie zamierzenia inwestycyjnego zlokalizowany jest obiekt mostowy na cieku Trzebośnica. Obiekt ten posiada jeden pas ruchu dla pojazdów oraz wydzieloną drogę dla pieszych w poziomie płyty pomostu – która to posiada nawierzchnię betonową.

Z elementami objętymi opracowaniem krzyżują się sieci gazowe, a także sieci elektroenergetyczne – napowietrzne i kablowe. W projektowanym pasie drogowym zlokalizowana jest sieć wodociągowa, kanalizacji sanitarnej oraz odwodnienia niezwiązanego z drogą – kanalizacji deszczowej. Istniejące zagospodarowanie działek przyległych do drogi oraz zakres projektowanych robót przedstawiono w części rysunkowej planu zagospodarowania terenu - na rysunku nr 2.

### 2.3. Opis stanu projektowego

Projektowany układ drogowy obejmuje rozbudowę/przebudowę drogi publicznej gminnej. W ramach zamierzenia budowlanego zostanie wykonana jezdnia o nawierzchni bitumicznej, chodnik o nawierzchni z kostki brukowej betonowej, droga dla pieszych i rowerów oraz pobocza ulepszone kruszywem. Do nieruchomości bezpośrednio sąsiadujących z inwestycją przewidziano budowę zjazdów zwykłych. Odwodnienie realizowane będzie poprzez projektowaną kanalizację deszczową z odprowadzeniem wód opadowych i/lub roztopowych do cieku naturalnego „Trzebośnica” projektowanymi wylotami. Przewidziano wykonanie nawierzchni na obiekcie mostowym.

Przebudowie i/lub zabezpieczeniu poddane zostaną również sieci uzbrojenia terenu kolidujące z zamierzeniem budowlanym, m.in. sieci gazowe średniego i wysokiego ciśnienia, sieć elektroenergetyczna niskiego napięcia, sieci wodociągowe i kanalizacyjne, a także sieć teletechniczna/telekomunikacyjna w tym światłowoda.

Do opisu elementów przyjęto lokalny kilometr. Projekt obejmuje rozbudowę odcinków drogi o długości:

- Odcinek A-B-C: km 0+011.50 – 2+127.90 – tj. 2 116,40 m

- Odcinek B-D: km 0+000.00 – 0+060.80 – tj. 60,80 m

Dla projektowanej drogi przyjęto następujące parametry techniczne:

- |                                    |                        |
|------------------------------------|------------------------|
| • Kategoria drogi:                 | Gminna                 |
| • Klasa drogi:                     | D                      |
| • Prędkość do projektowania        | $V_p = 30$ km/h        |
| • Kategoria ruchu:                 | KR1                    |
| • Przekrój                         | 1/2                    |
| • Szerokość pasa ruchu:            | 2,25 m                 |
| • Szerokość poboczy:               | 0,50                   |
| • Pochylenie poprzeczne:           | $i = 2,0\%$ (daszkowy) |
| • Dopuszczalny nacisk osi pojazdu: | 115 kN/oś              |
| • Skrajnia pionowa                 | 4,50 m                 |

Ze względu na warunki wynikające z istniejącego zagospodarowania terenu – istniejąca zabudowa, analizując możliwości projektowe należy stwierdzić iż droga przebiega w trudnych warunkach – o których mowa w § 4, pkt. 22) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych.

### 3. WARUNKI WIDOCZNOŚCI

W zakresie objętej opracowaniem drogi gminnej nie przewiduje się wprowadzania ograniczeń w związku z brakiem wymaganej przepisami widoczności. Warunki widoczności przy wjeżdżaniu na drogę krajową z drogi gminnej zostały zapewnione zgodnie z wymaganiami wytycznych projektowania skrzyżowań drogowych – WR-D-31-2. Do analizy widoczności przyjęto wartości wynikające ze wzoru:

$$L_2 = \frac{t_{dec} * V_{dn}}{3,6} + \frac{V_{dn}^2}{26(d - 0,1i)}$$

gdzie:

$t_{dec}$  – czas decyzji, będący sumą czasu obserwacji i czasu reakcji [s]

$V_{dn}$  – prędkość na drodze [km/h]

– 2,0 s,

– 50 km/h

d – opóźnienie przy hamowaniu pojazdów [m/s<sup>2</sup>] – 3,6 m/s<sup>2</sup>,  
i – średnie pochylenie podłużne pasa ruchu w polu widoczności [%]

Stąd na podstawie WR-D-22-1, tabela 10.1.1.1. przyjmuje się minimalną odległość widoczności na zatrzymanie 55,0 m.

W związku z powyższym, stwierdza się, że niezbędna widoczność przy ruszaniu z miejsca zatrzymania jest zachowana.

#### 4. INWENTARYZACJA ISTNIEJĄCEGO OZNAKOWANIA

Zainwentaryzowane oznakowanie przedstawiono na rysunku nr 2 – plan sytuacyjny. Nie zrealizowano opisu istniejącego oznakowania poziomego drogi gminnej - ze względu na jego brak, a także na projektowane wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej na całej szerokości jezdni drogi gminnej.

#### 5. OGÓLNE ZASADY I SPOSÓB UMIESZCZANIA ZNAKÓW

Znaki ustawiane na drodze gminnej w związku z wprowadzeniem projektowanej organizacji ruchu powinny należeć do grupy wielkości znaków małych - zgodnie z pkt 1.2.1 rozporządzenia [5].

Grupy znaków	Symbol	Kategorie znaków			
		A- ostrzegawcze	B - zakazu	C - nakazu	D - informacyjne
		Długość boku	średnica	Długość podstawy	Wysokość (n=0, 1, 2)
wielkie	W	1200	1000	1200	1200+300 n
duże	D	150	900	900	900+225 n
średnie	S	900	800	600	600+150 n
małe	M	750	600	600	600+150 n
mini	Mi	600	400	400	400+100 n

- W przypadku ustawienia znaków A-7 lub B-20 ich wielkość powinna być dostosowana do wielkości znaków na drodze z pierwszeństwem przejazdu, jednak nie mniejsze niż znaki z grupy znaków średnich (nie dotyczy dróg dla rowerów) – w przypadku niniejszego opracowania znak B-20 należy ustawić o wielkości znaków średnich,
- Odstępstwa od podanych w tabeli wymiarów zostały określone w opisach szczegółowych znaków [5] Wymiary znaków kategorii E zależą od przyjętej wysokości pisma, rodzaju i wielkości symboli oraz długości i liczby nazw miejscowości na nich umieszczanych, zgodnie z zasadami podanymi w opisach szczegółowych znaków[5]. Wymiary znaków kategorii F, G i tabliczek T oraz szczegółowe wymiary wszystkich znaków podane są w opisach szczegółowych [5].
- Do wykonania oznakowania pionowego na drogach powiatowych i gminnych lokalizowanych obok jezdni, należy stosować wyłącznie znaki drogowe odblaskowe z folii typu 1, z zastrzeżeniem, że dla znaków A-7, B-2, B-20, D-6, D-6a, D-6b obowiązuje stosowanie folii odblaskowych typu 2.
- Odwrotna strona tarczy znaku i tabliczki, jeżeli nie jest wykorzystana do umieszczenia znaku dla jadących z przeciwnego kierunku, powinna mieć barwę szarą,
- Na odwrotnej stronie tarczy znaku należy umieścić informacje zawierające dane identyfikujące producenta znaku, typ folii odblaskowej użytej do wykonania lica znaku, miesiąc i rok produkcji znaku
- Dopuszcza się stosowanie folii przyzmatycznej odblaskowo-fluorescencyjnej żółto-zielonej lub pomarańczowej do wykonania lic znaków odblaskowych: A-10, A-14, A-17 i A-30 oraz tabliczki T-27 zlokalizowanych w miejscach szczególnie niebezpiecznych bądź o dużej wypadkowości. Dopuszcza się wykonywanie lic znaków D-6, D-6a i D-6b na tle folii przyzmatycznej odblaskowo-fluorescencyjnej żółto-zielonej lub pomarańczowej.
- Pozostałe warunki zgodnie z pkt 1.1 – 1.4 rozporządzenia [5].

#### Umieszczanie znaków:

Znaki umieszcza się:

- po prawej stronie jezdni lub nad jezdnią, jeżeli dotyczą jadących wszystkimi pasami ruchu;
- nad poszczególnymi pasami ruchu, jeżeli dotyczą jadących tylko tymi pasami ruchu;
- po lewej stronie jezdni:

- samodzielnie, jeżeli dopuszczają to przepisy rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych,
  - jako powtórzenie znaków umieszczonych po prawej stronie na drogach dwujezdniowych, których jezdnie posiadają więcej niż jeden pas ruchu, przy czym jako obowiązkowe dotyczy to znaków kategorii A, B (z wyjątkiem znaków B-35 do B-38), G oraz znaków D-6, D-6a, D-6b,
  - na drodze jednokierunkowej, przy czym jako obowiązkowe dotyczy to znaków D-6, D-6a, D-6b oraz znaków kategorii G;
- 4) na jezdni, jeżeli droga jest zamknięta dla ruchu lub ruch na niej jest ograniczony;
- 5) na wysepkach w obrębie skrzyżowań, jeżeli znak nakazu wskazuje obowiązek jazdy w określonym kierunku;
- 6) na drogach dla rowerów.

Jeżeli znak po lewej stronie jezdni jest powtórzeniem znaku umieszczonego po prawej stronie, to powinien znajdować się w tym samym przekroju poprzecznym drogi, chyba że warunki lokalne to uniemożliwiają lub przepisy załącznika stanowią inaczej.

Znaki drogowe, pionowe należy umieszczać w następujących odległościach:

- na drogach z pobocznymi odległość tablicy znaku od krawędzi korony drogi powinna wynosić minimum 0,5 m,
- na ulicach od krawędzi jezdni od 0,5m do 2,0m.

W przypadku gdy warunki terenowe nie pozwalają na umieszczenie znaku poza koroną drogi, znak powinien być umieszczony:

- na drogach z pobocznymi gruntowymi - na poboczu w odległości nie mniejszej niż 0,5 m od krawędzi jezdni,
- na drogach z pobocznymi o nawierzchni twardej - w odległości nie mniejszej niż 0,5 m od krawędzi pobocza bitumicznego.
- W przypadku szerokiego nasypu znak można umieszczać w koronie drogi w odległości nie większej niż 5 m od krawędzi jezdni.
- Wysokość znaku od pobocza wynosi minimum 2,0 m (wyjątkowo 1,5 m) natomiast od chodnika 2,2 m, W przypadku lokalizacji znaków na wysięgnikach np. nad ścieżką rowerową należy zapewnić zachowanie wymaganej przepisami skrajni,
- Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni.
- Odchylenie tarczy znaków powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni.

Pozostałe warunki umieszczania znaków przyjmować zgodnie z pkt 1.5 rozporządzenia [5].

Oznakowanie winno być:

- wykonane w oparciu o materiały odblaskowe zapewniające odpowiednią widoczność zarówno w dzień jak i w nocy,
- oferowane w tradycyjnych kolorach drogowych lub w kolorach fluoroscencyjnych podkreślających zdecydowanie ich widoczność szczególnie z dużej odległości,
- łatwe do umieszczania na konstrukcjach wsporczych, a jednocześnie zabezpieczone przed dowolnym przemieszczaniem się w przypadku kolizji z pojazdem,
- nie posiadające ostrych i twardych krawędzi.

Oznakowanie poziome wykonane metodą cienkowarstwową powinno charakteryzować się:

- dobrą widocznością w ciągu całej doby,
- wysokim współczynnikiem odblaskowości, również w warunkach dużej wilgotności, np. podczas opadów deszczu,
- zachowaniem minimalnych parametrów odblaskowości w całym okresie użytkowania,
- odpowiednią szorstkością zbliżoną do szorstkości nawierzchni, na której są umieszczone,
- odpowiednim okresem trwałości,
- odpornością na ścieranie i zabrudzenie,
- szybką metodą aplikacji, uwzględniającą również wymogi ekologiczne.

## **6. TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU**

Planowany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu – do 31 grudnia 2027 r.

## **7. PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE**

W ramach opracowania projektuje się ustawienie znaków pionowych oraz wykonanie oznakowania poziomego cienkownikarstwowego. Ilość i zakres projektowanego oznakowania pionowego przedstawiono na rys. nr 2.



<b>II</b>	<b>CZĘŚĆ RYSUNKOWA</b>	
	Orientacja – skala 1:10 000	1
	Plan sytuacyjny – skala 1:500	2.1 – 2.3