
OPIS TECHNICZNY

SPIS TREŚCI:

	Str.
1. PODSTAWA OPRACOWANIA	2
2. CHARAKTERYSTYKA DROGI	2
3. ORGANIZACJA RUCHU DROGOWEGO – STAN ISTNIEJĄCY	6
4. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE	7
4.1. Parametry techniczne projektowanej drogi	7
4.2. Rozwiązanie sytuacyjno-wysokościowe	7
4.3. Organizacja ruchu na skrzyżowaniach i zjazdach	7
4.4. Organizacja ruchu	8
4.5. Odległość znaków od jezdni oraz wysokość ich umieszczania	9
4.6. Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu	9
5. WYMIARY ZNAKÓW DROGOWYCH	9
6. UWAGI KOŃCOWE	10
7. ZESTAWIENIE ZNAKÓW PIONOWYCH I POZIOMYCH	10

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawą opracowania są:

1. Umowa z Gminą Ropczyce
2. Podkłady mapowe uzyskane w Starostwie Powiatowym w Ropczycach
3. Wizja lokalna w terenie.
4. Ustawa o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 roku (t.jednolity Dz.U. 2020, poz.470 z późniejszymi zmianami).
6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (t.jednolity Dz.U. 2017, poz.784 z późn.zmianami)
7. 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 (t.jednolity Dz.U. 2019, poz.2311 z późn. zmianami) wraz z załącznikami 1-4):
 - *Załącznik 1 – Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych pionowych i warunki ich umieszczania na drogach*
 - *Załącznik 2 – Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych poziomych i warunki ich umieszczania na drogach*

2. CHARAKTERYSTYKA DROGI

2.1. Ulica Króla Kazimierza Wielkiego

Droga gminna Nr 107534R (ul.Króla Kazimierza Wielkiego) jest drogą publiczną w rozumieniu ustawy o drogach publicznych (Dz.U. Nr z 2020, poz.470 z późn. zmianami) i stanowi istotny element sieci drogowej miasta powiatowego Ropczyce. Drogą nie jest prowadzona regularna komunikacja autobusowa. Obecny kształt nadano drodze w latach osiemdziesiątych XX wieku, w późniejszych latach dopracowano poszczególne elementy przekroju. Początek odcinka drogi stanowi krawędź drogi powiatowej Nr 1357R (ul.Jana Zwierza), a jej koniec w km 0+232,0 stanowi krawędź drogi gminnej Nr 107554R (ul.Grunwaldzka). Natężenie ruchu jest dość duże, szczególnie w godzinach szczytu dziennego. Brak uporządkowanego systemu parkowania wzdłuż ulicy powoduje jej znaczne zatłoczenie.

Klasa techniczna „L” - km 0+000 – 0+232,0

Kategoria obciążenia ruchem - KR3

Prędkość projektowa dla określania podstawowych parametrów technicznych i bezpieczeństwa ruchu - 40 km/h

Ulica przebiega w obszarze zabudowy, w jej obrębie drogi są usytuowane obiekty usługowe i mieszkaniowe. Trasa składa się z odcinków prostych oraz łuków poziomych o promieniach zróżnicowanych. Przebieg wysokościowy jest jednorodny – pochylenie podłużne przyjmuje wartości około 0,5 %.

Przekrój poprzeczny drogi jest zróżnicowany, dominuje przekrój uliczny zawierający:

- jezdnia (nawierzchnia bitumiczna) – szerokość podstawowa 5,0 m bez poszerzeń na łukach poziomych;

-
- chodniki obustronne o zmiennej szerokości 1,50 – 2,0 m o nawierzchni z kostki betonowej;
 - opaska lewostronna gruntowa o zmiennej szerokości z krawężnikiem i bez krawężnika

2.2. Ulica Krakowska

Droga gminna Nr 107559R (ul.Krakowska) jest drogą publiczną w rozumieniu ustawy o drogach publicznych (Dz.U. Nr z 2020, poz.470 z późn. zmianami) i stanowi istotny element sieci drogowej miasta powiatowego Ropczyce. Drogą nie jest prowadzona regularna komunikacja autobusowa. Obecny kształt nadano drodze w latach osiemdziesiątych XX wieku, w późniejszych latach dopracowano poszczególne elementy przekroju. Początek odcinka drogi stanowi krawędź drogi gminnej Nr 107554R (ul.Grunwaldzka), a jej koniec w km 0+233,0 stanowi krawędź drogi powiatowej Nr 1358R (ul.Świętej Barbary). Natężenie ruchu jest dość duże, szczególnie w godzinach szczytu dziennego. Brak uporządkowanego systemu parkowania wzdłuż ulicy powoduje jej znaczne zatłoczenie.

Klasa techniczna „L” - km 0+000 – 0+233,0

Kategoria obciążenia ruchem - KR3

Prędkość projektowa dla określania podstawowych parametrów technicznych i bezpieczeństwa ruchu - 40 km/h

Ulica przebiega w obszarze zabudowy, w jej obrębie drogi są usytuowane obiekty usługowe i mieszkaniowe. Trasa składa się z odcinków prostych oraz łuków poziomych o promieniach zróżnicowanych. Przebieg wysokościowy jest jednorodny – pochylenie podłużne przyjmuje wartości około 0,5 %.

Przekrój poprzeczny - dominuje przekrój uliczny zawierający:

- jezdnia (nawierzchnia bitumiczna) – szerokość podstawowa 5,0 m na odcinku 0+000 – 0+130,0 oraz 6,0 m na pozostałym odcinku, bez poszerzeń na łukach poziomych;
- chodnik obustronny o zmiennej szerokości 1,0 – 2,0 m o nawierzchni z kostki betonowej;

2.3.Ulica Grunwaldzka

Droga gminna Nr 107554R (ul.Grunwaldzka) jest drogą publiczną w rozumieniu ustawy o drogach publicznych (Dz.U. Nr z 2020, poz.470 z późn. zmianami) i stanowi istotny element sieci drogowej miasta powiatowego Ropczyce. Drogą jest prowadzona regularna komunikacja autobusowa. Obecny kształt nadano drodze w latach osiemdziesiątych XX wieku, w późniejszych latach dopracowano poszczególne elementy przekroju. Początek odcinka drogi w km 0+000 stanowiącego zasięg niniejszego opracowania stanowi skrzyżowanie z ul.Rynek , a jej koniec w km około 0+280 stanowi skrzyżowanie z drogą gminną Nr 107534R (ul.Króla Kazimierza Wielkiego). Natężenie ruchu jest dość duże, szczególnie w godzinach szczytu dziennego. Brak uporządkowanego systemu parkowania wzdłuż ulicy powoduje jej znaczne zatłoczenie.

Klasa techniczna „Z” - km 0+000 – 0+280,0

Kategoria obciążenia ruchem - KR3

Prędkość projektowa dla określania podstawowych parametrów technicznych i bezpieczeństwa ruchu - 40 km/h

Ulica przebiega w obszarze zabudowy, w jej obrębie drogi są usytuowane obiekty usługowe i mieszkaniowe. Trasa składa się z odcinków prostych oraz łuków poziomych o promieniach zróżnicowanych. Przebieg wysokościowy jest jednorodny – pochylenie podłużne przyjmuje wartości około 0,5 %.

Przekrój poprzeczny drogi jest zróżnicowany, dominuje przekrój uliczny zawierający:

- jezdnia (nawierzchnia bitumiczna) – szerokość podstawowa 7,0 m;
- chodniki obustronne o zmiennej szerokości 1,50 – 2,0 m o nawierzchni z kostki betonowej;
- opaska lewostronna gruntowa o zmiennej szerokości z krawężnikiem i bez krawężnika

2.4. Łącznik Nr 1 (droga wewnętrzna DW1)

Droga wewnętrzna (łącznik Nr 1) jest drogą niepubliczną w rozumieniu ustawy o drogach publicznych (Dz.U. Nr z 2020, poz.470 z późn. zmianami), jednak stanowi istotny element sieci drogowej miasta na analizowanym obszarze osiedla mieszkaniowego. Drogą nie jest prowadzona regularna komunikacja autobusowa. Początek odcinka drogi stanowi krawędź drogi gminnej Nr 107554R (ul.Grunwaldzka), a jej koniec w km 0+091,0 stanowi krawędź drogi gminnej Nr 107524R (ul.Króla Kazimierza Wielkiego). Jeden pas ruchu jest przeznaczony na postój pojazdów.

Klasa techniczna „D” - km 0+000 – 0+091,0

Kategoria obciążenia ruchem - KR2

Prędkość projektowa dla określania podstawowych parametrów technicznych i bezpieczeństwa ruchu - 30 km/h

Droga przebiega w obszarze zabudowy, w jej obrębie drogi są usytuowane obiekty usługowe i mieszkaniowe. Trasa drogi stanowi odcinek prosty. Przebieg wysokościowy jest jednorodny – pochylenie podłużne jest niewielkie przyjmuje wartości około 0,5 %. Przekrój poprzeczny - dominuje przekrój uliczny zawierający:

- jezdnia (nawierzchnia bitumiczna) – szerokość podstawowa 6,0 m;
- chodnik lewostronny o stałej szerokości 1,50 m o nawierzchni z kostki betonowej oddzielony od jezdni pasem zieleni;
- opaska prawostronna gruntowa o zmiennej szerokości z krawężnikiem i bez krawężnika

2.5. Łącznik Nr 2 (droga wewnętrzna DW2)

Droga wewnętrzna (łącznik Nr 2) jest drogą niepubliczną w rozumieniu ustawy o drogach publicznych (Dz.U. Nr z 2020, poz.470 z późn. zmianami), stanowi istotny element sieci drogowej miasta na analizowanym obszarze osiedla mieszkaniowego. Początek odcinka drogi stanowi krawędź drogi wewnętrznej (Łącznik Nr 1), a jej koniec w km 0+098,0 stanowi krawędź drogi wewnętrznej (Łącznik Nr 4).

Klasa techniczna „D” - km 0+000 – 0+098,0

Kategoria obciążenia ruchem - KR1

Prędkość projektowa dla określania podstawowych parametrów technicznych i bezpieczeństwa ruchu - 30 km/h

Droga przebiega w obszarze zabudowy, w jej obrębie drogi są usytuowane obiekty mieszkaniowe. Trasa składa się z odcinków prostych oraz łuku poziomego o małym promieniu. Przebieg wysokościowy jest jednorodny – pochylenie podłużne jest niewielkie przyjmuje wartości około 0,5 %.

Przekrój poprzeczny - dominuje przekrój uliczny zawierający:

- jezdnia (nawierzchnia bitumiczna) – szerokość podstawowa 3,50- 4,0 m;
- chodnik lewostronny o stałej szerokości 1,50 m o nawierzchni z kostki betonowej;
- opaska prawostronna gruntowa o zmiennej szerokości z krawężnikiem i bez krawężnika

2.6. Łącznik Nr 3 (droga wewnętrzna DW3)

Droga wewnętrzna (łącznik Nr 3) jest drogą niepubliczną w rozumieniu ustawy o drogach publicznych (Dz.U. Nr z 2020, poz.470 z późn. zmianami), stanowi istotny element sieci drogowej miasta na analizowanym obszarze osiedla mieszkaniowego. Początek odcinka drogi stanowi krawędź drogi wewnętrznej (Łącznik Nr 2), a jej koniec w km 0+076,0 stanowi krawędź drogi gminnej nr 107524R (ul.Króla Kazimierza Wielkiego).

Klasa techniczna „D” - km 0+000 – 0+076,0

Kategoria obciążenia ruchem - KR1

Prędkość projektowa dla określania podstawowych parametrów technicznych i bezpieczeństwa ruchu - 30 km/h

Droga przebiega w obszarze zabudowy, w jej obrębie drogi są usytuowane obiekty mieszkaniowe. Trasa drogi stanowi odcinek prosty. Przebieg wysokościowy jest jednorodny – pochylenie podłużne jest niewielkie przyjmuje wartości około 0,5 %.

Przekrój poprzeczny - dominuje przekrój uliczny zawierający:

- jezdnia (nawierzchnia bitumiczna) – szerokość podstawowa 3,50 m;
- chodnik lewostronny o stałej szerokości 1,50 m o nawierzchni z kostki betonowej;
- prawostronna zatoka postojowa ograniczona krawężnikiem

2.7. Łącznik Nr 4 (droga wewnętrzna DW4)

Droga wewnętrzna (łącznik Nr 4) jest drogą niepubliczną w rozumieniu ustawy o drogach publicznych (Dz.U. Nr z 2020, poz.470 z późn. zmianami), stanowi istotny element sieci drogowej miasta na analizowanym obszarze osiedla mieszkaniowego. Początek odcinka drogi stanowi krawędź drogi gminnej Nr 107559R (ul.Krakowska) , a jej koniec w km 0+059,0 stanowi samodzielny ciąg pieszy wewnątrzosiedlowy.

Klasa techniczna „D” - km 0+000 – 0+059,0

Kategoria obciążenia ruchem - KR1

Prędkość projektowa dla określania podstawowych parametrów technicznych i bezpieczeństwa ruchu - 30 km/h

Droga przebiega w obszarze zabudowy, w jej obrębie drogi są usytuowane obiekty mieszkaniowe. Trasa drogi stanowi 2 odcinki proste. Przebieg wysokościowy jest jednorodny – pochylenie podłużne jest niewielkie przyjmuje wartości około 0,5 %.

Przekrój poprzeczny - dominuje przekrój uliczny zawierający:

- jezdnia (nawierzchnia bitumiczna) – szerokość podstawowa 5,0 m;
- chodnik lewostronny o stałej szerokości 1,50 m o nawierzchni z kostki betonowej;

- obustronne zatoka postojowe ograniczone krawężnikiem

2.8. Łącznik Nr 5 (droga wewnętrzna DW5)

Droga wewnętrzna (łącznik Nr 4) jest drogą niepubliczną w rozumieniu ustawy o drogach publicznych (Dz.U. Nr z 2020, poz.470 z późn. zmianami), stanowi istotny element sieci drogowej miasta na analizowanym obszarze osiedla mieszkaniowego. Początek odcinka drogi stanowi krawędź drogi gminnej Nr 107559R (ul.Krakowska) , a jej koniec w km 0+059,0 stanowi krawędź drogi gminnej Nr 107534R (ul.Króla Kazimierza Wielkiego).

Klasa techniczna „D” - km 0+000 – 0+034,0

Kategoria obciążenia ruchem - KR1

Prędkość projektowa dla określania podstawowych parametrów technicznych i bezpieczeństwa ruchu - 30 km/h

Droga przebiega w obszarze zabudowy, w jej obrębie drogi są usytuowane obiekty mieszkaniowe. Trasa drogi stanowi odcinek prosty. Przebieg wysokościowy jest jednorodny – pochylenie podłużne jest niewielkie przyjmuje wartości około 0,5 %.

Przekrój poprzeczny – brak wydzielonej jezdni, stanowi plac postojowy bez wydzielonych stanowisk o nawierzchni bitumicznej nieograniczonej krawężnikami.

3. ORGANIZACJA RUCHU DROGOWEGO – stan istniejący

Oznakowanie pionowe

Oznakowanie pionowe tworzą znaki ostrzegawcze, zakazu, znaki nakazu i znaki informacyjne. Rozmieszczenie znaków nie jest prawidłowe i niezgodne z obowiązującymi przepisami. Znaki znajdują się w złym stanie technicznym – tarcze wykonane są jako odblaskowe i nieodblaskowe i są produktami nie posiadającymi odpowiednich świadectw dopuszczających.

Oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome występuje wyłącznie w obrębie włączenia do drogi powiatowej:

- linia segregacyjna (P-4)
- znaki poprzeczne (P-10, P12 i P-13)

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Brak urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Organizacja ruchu na skrzyżowaniach

Wszystkie skrzyżowania rozwiązane są jako zwykłe:

a/ droga gminna Nr 107524R (ul.Króla Kazimierza Wielkiego):

- km 0+000 - początek odcinka drogi stanowi skrzyżowanie zwykłe z drogą powiatową DP1357R (ul.Jana Zwierza),
- km 0+150,20 – skrzyżowanie zwykłe z drogą gminną DG 107559R (ul.Krakowska),
- km 0+232,0 – koniec odcinka stanowi skrzyżowanie zwykłe z drogą gminną DG 107554R (ul.Grunwaldzka).

b/ droga gminna Nr 107559R (ul.Krakowska):

- km 0+000,0 – początek odcinka stanowi skrzyżowanie zwykłe z drogą gminną DG 107554R (ul.Grunwaldzka).

-
- km 0+129,53 – skrzyżowanie zwykle z drogą gminną DG 107524R (ul.Kazimierza Wielkiego),
 - km 0+233,0 – koniec odcinka stanowi skrzyżowanie zwykle z drogą powiatową Nr 1358R (ul.Świętej Barbary).

Istniejąca organizacja ruchu na w/wym. skrzyżowaniach nie spełnia swojej funkcji prawidłowo.

4. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE

4.1. Parametry techniczne projektowanej drogi

Parametry techniczne odcinka drogi określono w projekcie jak poniżej:

- klasa drogi – „L”, „D”
- prędkość projektowa: $V_p = 30/40$ km/h ,
- kategoria obciążenia ruchem: KR1/2/3,
- szerokość pasa ruchu:
 - drogi publiczne (ulice) klasy L – 2,50 i 3,0 m
 - pozostałe – jezdnia jednopasowa o zmiennej szerokości
- nadanie jezdniom stałej szerokości pozwalającej na zajęcie jednego pasa dla postoju z jednoczesnym zapewnieniem swobodnego omijania pojazdów;
- zapewnienie na całej długości remontowanych dróg jednostronnych i dwustronnych ciągów pieszych o szerokości dostosowanej do dostępności pasa drogowego;
- wprowadzenie ruchu jednokierunkowego;
- zapewnienie wzdłuż części dróg możliwości parkowania (wykonanie zatok postojowych);
- zapewnienie możliwości parkowania na jezdni jednokierunkowej;
- zapewnienie w miarę możliwości jak najlepszych parametrów geometrycznych (sytuacyjnych i wysokościowych) przy zapewnieniu nawiązania do istniejących wjazdów;
- uporządkowanie organizacji ruchu;

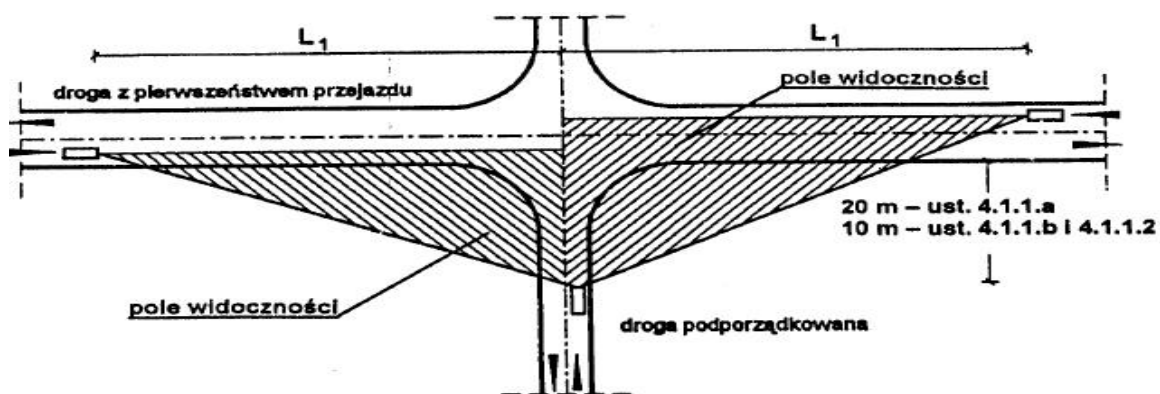
4.2. Rozwiązanie sytuacyjno-wysokościowe

W zakresie przedmiotowego projektu przewiduje się dostosowanie geometrii i przebiegu niwelety do występujących warunków wysokościowych otaczającego terenu w powiązaniu z przyjętą konstrukcją nawierzchni. Szczegóły dotyczące rozwiązania sytuacyjno-geometrycznego trasy przedstawiono na Rys.2 „*Plan sytuacyjny*”.

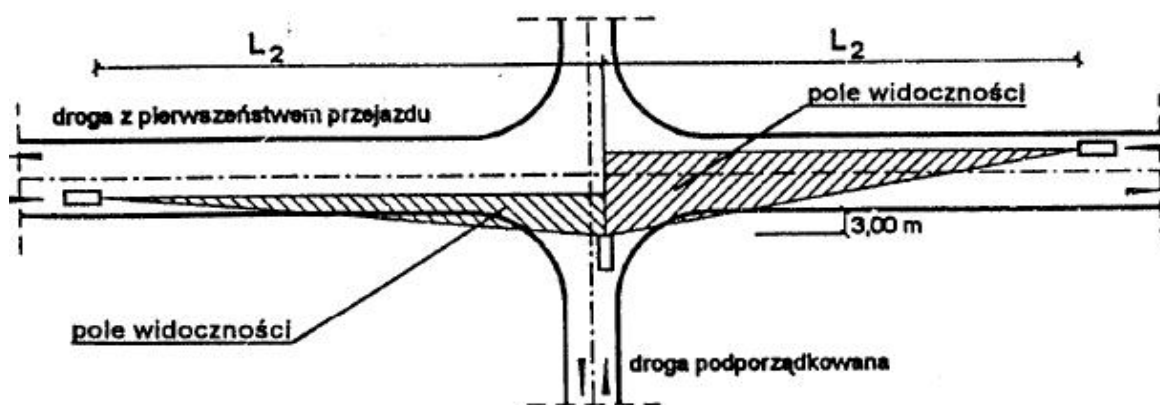
4.3. Organizacja ruchu na skrzyżowaniach i zjazdach

Dokonano analizy widoczności na skrzyżowaniach i zjazdach publicznych zgodnie z załącznikiem Nr 2 do Rozporządzenia MTiGM z dnia 02 marca 1999 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.jednolity Dz.U.2016, poz. 124 z późn. zmianami), tj:

- przy zbliżaniu się do skrzyżowania po drodze podporządkowanej:



- przy ruszaniu z miejsca zatrzymania.



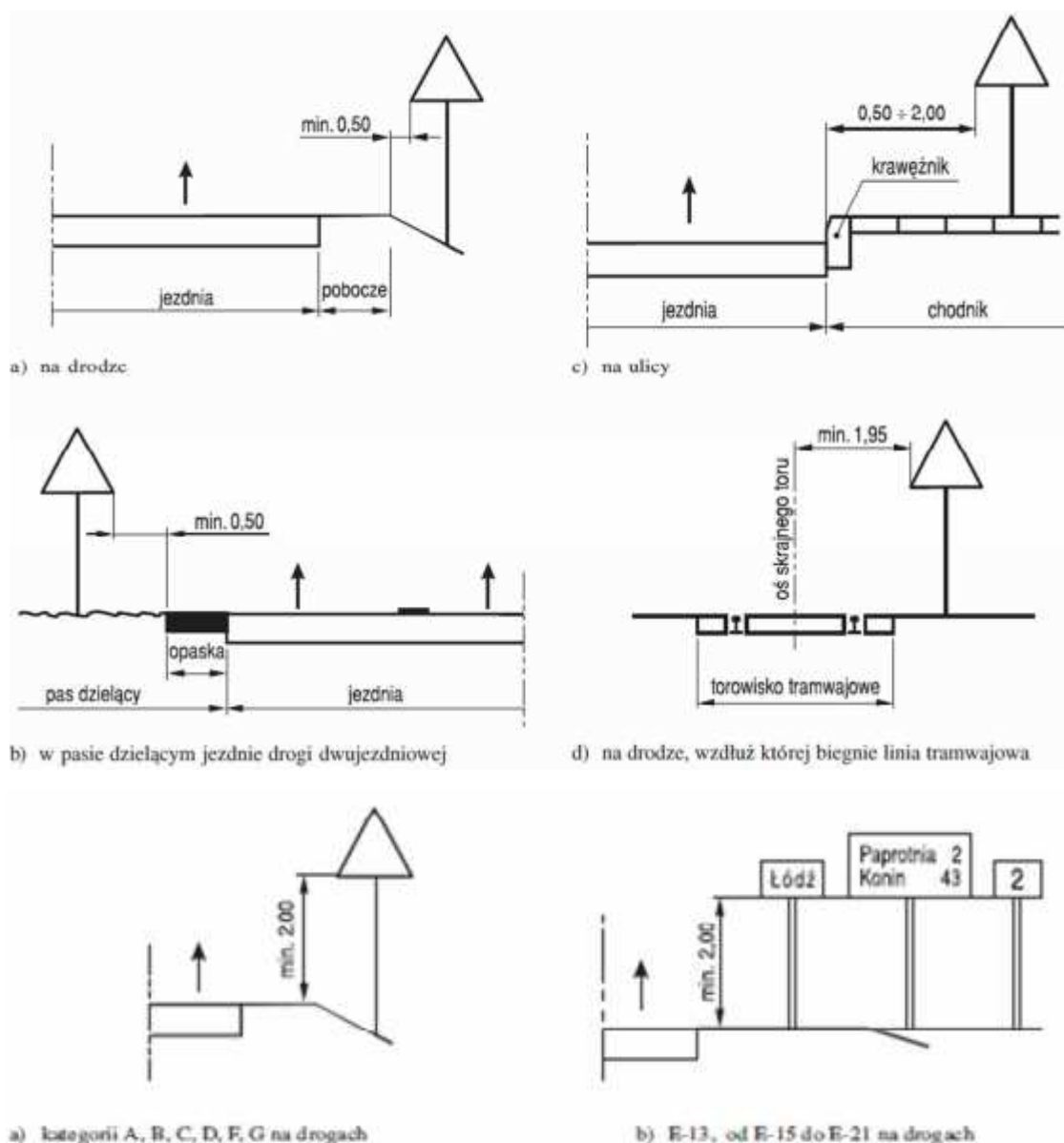
Po dokonaniu powyższej weryfikacji, tam gdzie warunki te nie są spełnione, zaproponowano wprowadzenie znaku B-20 (STOP, zgodnie z Rys. 2 *Plan sytuacyjny*).

4.4. Organizacja ruchu

Szczegóły zaproponowanej organizacji ruchu zawiera Rys. 2 *Plan sytuacyjny*. Zaproponowano jednokierunkowy układ komunikacyjny na analizowanym obszarze w dostosowaniu do dróg nadrzędnych. Zasady pierwszeństwa na skrzyżowaniach ustalono z uwzględnieniem wymaganych pól widoczności dla dwóch warunków widoczności, zgodnie z załącznikiem Nr 2 do Rozporządzenia MTiGM z dnia 02 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.jednolity Dz.U.2016, poz. 124 z późn. zmianami). Na przejściach dla pieszych należy uzupełnić oznakowanie w celu zwiększenia bezpieczeństwa.

Parametry oznakowania poziomego – cienkowarstwowe

4.5. Odległość znaków od jezdni oraz wysokość ich umieszczania



4.6. Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu

Przewidywanym terminem wprowadzenia nowej stałej organizacji ruchu na analizowanym obszarze jest **31.12.2022.**

5. WYMIARY ZNAKÓW DROGOWYCH

Wymiary znaków drogowych ustala się biorąc pod uwagę widoczność a także względy estetyczne i oszczędnościowe, ponieważ są to odmienne kryteria ustalono standardowe wymiary znaków, dopuszczalne są odstępstwa w zależności od miejsca lokalizacji. W ramach niniejszego opracowania należy zastosować znaki „małe” z folii odblaskowej typ 2, słupki do znaków pionowych o średnicy co najmniej 63 mm. Stosowane znaki drogowie muszą posiadać aktualny certyfikat oznaczenia znakiem „B”. Tylne strony znaków muszą być wykonane z blachy ocynkowanej grubości 1,25 mm z podwójnie giętą krawędzią. Tylne strony znaków i ich krawędzie malowane na szaro w technologii i przy użyciu materiałów zapewniających trwałość równorzędną

trwałości lica znaku. Na tylnej stronie tarczy znaku umieszcza się tabliczkę znamionową wytwórcy, z datą produkcji i danymi dotyczącymi parametrów jakościowo-technicznych, nie usuwalną, wyraźną oraz czytelną przez cały okres używania znaku. Znaki należy montować w sposób uniemożliwiający obrót znaku wokół własnej osi. Zamocowanie poprzez uniwersalny uchwyt o profilu ceowym lub płaskownik przymocowany do tarczy znaku. Obejmy powinny mieć możliwość regulacji dla dostosowania zacisku do średnicy słupków.

Grupa znaków	Symbol	Kategorie znaków			
		A	B	C	D
		Ostrzegawcze	Nakazu	Zakazu	Informacyjne
		Długość boku	Średnica	Długość podstawy	Wysokość (n=0,1,2)
Wielkie	W	1200	1000	1200	1200+300n
Duże	D	1050	900	900	900+225n
Średnie	S	900	800	600	600+150n
Małe	M	750	600	600	600+150n
Mini	MI	600	400	400	400+10

6. UWAGI KOŃCOWE

Zaproponowany układ organizacyjny na drogach gminnych Nr 107559R (ul.Krakowska), DG 107534R (ul.Kazimierza Wielkiego) i DG 107544R (ul.Grunwaldzka) jest najlepszy z punktu widzenia celu, któremu ma służyć. Warunki terenowe (dostępność działki drogowej), istniejąca zabudowa mieszkaniowa i usługowa, z którymi przyszło się zmierzyć nie pozwalają na zbyt swobodne wykorzystanie wszystkich możliwości technicznych. Propozycja w tym zakresie przedstawiona w niniejszym opracowaniu, wykorzystuje możliwości zbliżone do średnich.

7. ZESTAWIENIE ZNAKÓW PIONOWYCH I POZIOMYCH