

**KONCEPCJA PROGRAMOWA
„BUDOWA PÓŁNOCNEJ OBWODNICY
CHMIELNIKA W CIĄGU DROGI WOJEWÓDZKIEJ
NR 765 DŁ. OK. 3 KM”**

CZĘŚĆ 1 - OPISOWA

1 Podstawa opracowania

Podstawą niniejszego opracowania są:

- umowa nr 24/26/N-DZ/Ag/2014 z dnia 30.06.2014r. zawarta pomiędzy Świętokrzyskim Zarządem Dróg Wojewódzkich w Kielcach, a Drogową Pracownią Projektową Ewy Białek ul. Złota 23, 25-015 Kielce;
- mapa zasadnicza i ewidencyjna;
- inwentaryzacja fotograficzna sporządzona przez Drogową Pracownię Projektową;
- ortofotomapa zakupiona w Centralnym Ośrodku Geodezyjnym i Kartograficznym w Warszawie ul. Olbrachta 94 B, 01-102 Warszawa WF,7211.1072.2014 z dnia 03.11.2014 r.;
- aktualne akty prawne:
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (tekst jedn.: Dz. U. z 2013 r. poz. 1409 z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jedn.: Dz. U. z 2013 r. poz. 260 z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 r. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.);
- Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397);
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430 z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63, poz.735 z 2000r);
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 15 czerwca 2002r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny budynki i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 75, poz.690 z 2002r);
- Obowiązujące przepisy i normatywy;
- Inwentaryzacja w terenie;
- wnioski mieszkańców i zainteresowanych pomiotów, jakie wpłynęły po 1 fazie konsultacji społecznych;
- spotkanie z mieszkańcami i przedstawicielami Władz Samorządowych w siedzibie Zamawiającego w dniu 23-03-2015 oraz ustalenia i narady techniczne, pomiędzy Zamawiającym i Projektantem, wynikające z informacji zebranych w 1 fazie konsultacji społecznych.

2 Cel i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest koncepcja programowa dla zadania pod nazwą: „**Budowa północnej obwodnicy Chmielnika w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 765**” dł. ok. 3 km.

3 Stan istniejący - istniejące zagospodarowanie terenu

Istniejący teren przeznaczony pod pas drogowy

Istniejący teren przeznaczony pod projektowany pas drogowy znajduje się w północno-wschodniej części miasta Chmielnika oraz sołectwa Suchowola. Projektowany przebieg drogi wojewódzkiej nr 765 od krajowej nr 73 do istniejącej nr 765 wydzielony jest na 3 odcinki poprzez dwie istniejące drogi powiatowe 0355T (ul. Pierzchnicka) i 0022T (ul. Lubańska). Początkiem nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 765 będzie skrzyżowanie z drogą krajową nr 73 usytuowane w pobliżu istniejącego skrzyżowania DK 73 z drogą powiatową (ul. Kielecką). Droga krajowa charakteryzuje się przekrojem drogowym z obustronnymi rowami, z jezdnią dwupasową, dwukierunkową szer. 7,0m; z obustronnymi opaskami szer. 2,0m. Skrzyżowanie DK 73 z ul. Kielecką to trójwlotowe skrzyżowanie skanalizowane, wyróżniające się bardzo ostrym kątem wlotu ul. Kieleckiej (około 10°) oraz nagromadzeniem, wyposażonych w zjazdy publiczne działalności gospodarczych. Wlot ul. Kieleckiej stanowi droga o przekroju półulicznym, z chodnikiem po stronie wschodniej, szer. 1,5m. Po stronie zachodniej DK 73, w pobliżu miejsca projektowanego włączenia DW 765 znajduje się Kopalnia Suchowola oraz użytki rolne. Obsługa komunikacyjna kopalni odbywa się poprzez drogę wewnętrzną o nawierzchni gruntowej utwardzonej kruszywem. Pierwszy odcinek, pomiędzy DK 73 i DP 0355T wyróżnia zabudowa przemysłowa, magazynowa i usługowa, w tym obiekty związane z obsługą podróżnych tj. stacja paliw, stacja LPG, myjnia samoobsługowa. Na tym odcinku znajdują się m.in: zakład produkcji pasz, dom weselny, szklarnie, skup złomu, skład węgla, magazyny handlowe oraz użytki rolne. Charakterystyczny dla tego miejsca jest również pas terenu będący pozostałością kolei wąskotorowej. Ulica Pierzchnicka (DP 0355T) składa się z jezdni dwupasowej, dwukierunkowej i jedno lub dwustronnych chodników oraz zjazdów do zabudowy zagrodowej, która znajduje się po obu jej stronach, z odcinkowymi przerwami na użytki rolne lub drogi gruntowe. W obszarze tym umiejscowione są sieci wodociągowe, sanitarne, energetyczne, teletechniczne oraz kanalizacja deszczowa. Kolejny, drugi odcinek pomiędzy DP 0355T (ul. Pierzchnicka) i DP 0022T (ul. Lubańska) to w przewadze użytki rolne z pojedynczymi zabudowaniami zagrodowymi i siecią wodociągową. Ul. Lubańska (DP 0022T) posiada przekrój drogowy, jednojezdniowy, dwupasowy, dwukierunkowy, z obustronnymi rowami, z siecią energetyczną i gazową po str. zachodniej i teletechniczną, wodociągową i gazową po str. wschodniej. Poza przylegającymi z obu stron użytkami rolnymi wyróżnia się pojedynczym gospodarstwem i stacją rozdzielnią gazu po stronie zachodniej. Trzeci odcinek, pomiędzy DP 0022T (ul. Lubańska) a istniejącą DW 765 (ul. Szydłowska) stanowią użytki rolne. Przez teren ten przebiega również sieć gazowa Ø300 oraz napowietrzna sieć energetyczna. Istniejący odcinek DW 765 w miejscu potencjalnego włączenia przyszłej obwodnicy wyróżnia przekrój drogowy jednojezdniowy (szer. 7,0m), dwupasowy, dwukierunkowy, z obustronnymi rowami oraz ciągiem pieszo-

rowerowym po str. północnej. Po obu stronach drogi znajdują się użytki rolne. Wzdłuż prowadzone są sieci: energetyczna, wodociągowa, teletechniczna; poprzecznie pas drogowy przekracza sieć gazowa i energetyczna.

Istniejący przebieg drogi wojewódzkiej nr 765 w msc. Chmielnik

Początek istniejącego przebiegu drogi wojewódzkiej 765 znajduje się w Chmielniku, na skrzyżowaniu typu rondo, z drogą krajową 73 (Al. Zwycięstwa) i z drogą krajową 78 (ul. Witosa). Droga wojewódzka prowadzi z zachodu na wschód. Pierwszy, 2-kilometrowy odcinek położony jest w granicach administracyjnych Chmielnika i są to kolejno ulice: Witosa, Wolności, Rynek, Jana Pawła II, Plac Kościelny, Szydłowska. Droga prowadzi przez centrum na peryferie miasta, teren przylegający z przewagą zabudowy o funkcji handlowo-usługowej, niskiej, śródmiejskiej, odcinkami pierzejowej. Pas drogowy wypełniają: jezdnia dwupasowa, dwukierunkowa o szer. 6,0-7,0; chodniki obustronne szer. 1,25-4,0m; stanowiska postojowe równoległe szer. 2,5m; zieleńce o szer. 1,0-2,0m; oznakowanie pionowe, poziome, elementy BRD; urządzenia infrastruktury związane z funkcjonowaniem drogi tj. oświetlenie i kanalizacja deszczowa oraz pozostała infrastruktura tj. sieci energetyczne, teletechniczne, gazowe, wodociągowe, sanitarne. Stan techniczny nawierzchni jezdni, chodników oraz wyposażenia pasa drogowego jest zadowalający oraz dobry.

3.1. Istniejące odwodnienie terenu

W obszarze planowanej inwestycji wody opadowe i roztopowe, z większości terenu nie są odprowadzane w sposób uregulowany, z wyłączeniem zagospodarowanych terenów w pobliżu dróg nr: DK 73, DP 0355T, DP 0022T, DW 765. Wody z użytków rolnych spływają w sposób naturalny, zgodnie z ukształtowaniem terenu, do miejsc najniższej położonych. W zależności od warunków gruntowych wsiąkają i odparowują biorąc udział w cyklu hydrologicznym. Zależnie od intensywności opadów, stanu gruntu i warunków temperaturowych, opady mogą powodować zalewanie obszarów upraw. Naturalnym odbiornikiem wód opadowych na tym obszarze jest rzeka Wschodnia, która w pobliżu Połańca wpada do Wisły. Brak jest uregulowanych rowów melioracyjnych, występują jedynie lokalne, wykonywane przez właścicieli gruntów. Wody opadowe i roztopowe z obszarów pasa drogowego kierowane są poprzez kanalizację deszczową lub system rowów do odbiornika.

3.2. Istniejące uzbrojenie terenu

Na podstawie map zasadniczych, w strefie projektowanych koncepcji, stwierdza się że występują następujące uzbrojenia:

- podziemne linie elektroenergetyczne,
- nadziemne linie elektroenergetyczne
- oświetlenie uliczne
- podziemne linie teletechniczne,
- nadziemne linie teletechniczne

- sieć gazociągowa
- sieć wodociągowa
- sieć kanalizacji sanitarnej
- sieć kanalizacji deszczowej

3.3. Zieleń istniejąca

W obszarze terenu przewidywanym do budowy obwodnicy występują głównie użytki rolne, ugory, skupiska drzew i krzewów, pojedyncze drzewa, tereny prywatne pokryte roślinnością leśną (uprawami leśnymi) – drzewami i krzewami oraz runem leśnym (dz. nr ewid. 390, obr. 19 Suchowola, przylegająca do nieczynnej linii kolejowej po jej północnej stronie) oraz zieleń drogową.

4 Projektowane zagospodarowanie terenu

Na projektowane zagospodarowanie terenu, dla każdego z wariantów, składają się:

- 4.1 odcinek o przekroju ulicznym – od DK 73 na długości około 0,5km:**
- 4.1.1 jednojezdniowa, dwukierunkowa, dwupasowa droga główna o szerokości jezdni 2x3,5m;
 - 4.1.2 opaski zewnętrzne o konstrukcji nawierzchni takiej samej jak jezdnia, szerokości 0,5m;
 - 4.1.3 szczelny przekrój poprzeczny korony drogi, ograniczony obustronnymi krawężnikami;
 - 4.1.4 po stronie prawej (południowej) ciąg pieszo-rowerowy szerokości 3,0m, na długości około 0,5km, oddzielony od jezdni barierą, przechodzący następnie w szlak rowerowy w ciągu drogi dojazdowej DD-1, DD-3 i łączący się z istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym w msc. Zrecze Małe;
 - 4.1.5 po stronie prawej pobocze gruntowe o szer. 1,5m;
 - 4.1.6 wiadukt drogowym, jednoprzęsłowy nad ul. Pierzchnicką, w km około 0+374, o rozpiętości około 20m, z dojazdami do wiaduktu w murach oporowych. Ul. Pierzchnicka bez zmian, przejazd dołem, skarania pionowa 4,7m, dojazd do DW 765 przez rondo przy DK 73;
 - 4.1.7 rezerwa miejsca na wiadukcie i dojazdach na ekrany akustyczne
- 4.2 odcinek o przekroju drogowym – od km około 0+500 do końca obwodnicy:**
- 4.2.1 jednojezdniowa, dwukierunkowa, dwupasowa droga główna o szerokości jezdni 2x3,5m;
 - 4.2.2 opaski zewnętrzne stanowiące część poboczy przylegających do jezdni o konstrukcji nawierzchni takiej samej jak jezdnia, szerokości 0,5m;
 - 4.2.3 gruntowe pobocza o nawierzchni gruntowej ulepszonej, szerokości 1,5m;
 - 4.2.4 skarpy, rowy trapezowe, trawiaste i szczelne, przeciwskarpy;
 - 4.2.5 szlak rowerowy w ciągu dróg dojazdowych, po południowej stronie DW 765;
 - 4.2.6 chodniki szerokości 1,5-2,0m w obrębie skrzyżowań;
 - 4.2.7 zatoki autobusowe, perony, wiaty przystankowe w obrębie skrzyżowań;
 - 4.2.8 drogi dojazdowe, jednojezdniowe, jednopasowa o szer. 3,5m (do 6,0m), dwukierunkowe, z mijankami o szer. 5,0m co około 250m, o nawierzchni z betonu asfaltowego, odwadniane powierzchniowo, ze spływem wód opadowych do projektowanych rowów;

- 4.2.9 zjazdy do posesji z dróg dojazdowych, o szerokości nie mniejszej niż 4,5m w tym jezdnia o szerokości nie mniejszej niż 3,0m;
 - 4.2.10 pozostałe urządzenia odwadniające tj.: ścieki, drenaż, przepusty z półkami dla małych zwierząt, odcinki kanalizacji deszczowej, kanały kryte, studzienki, studnie drenarskie i chłonne, zbiorniki retencyjno-infiltracyjne, rowy infiltracyjne, urządzenia oczyszczające wody opadowe, zjazdy serwisowe do tych urządzeń;
 - 4.2.11 oświetlenie uliczne w obrębie skrzyżowań;
 - 4.2.12 zieleń drogowa, izolacyjna, nasadzenia kompensacyjne;
 - 4.2.13 jeżeli w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, właściwy organ nałoży na zarządcę drogi obowiązek przedstawienia analizy porównawczej, z którego wynikać będzie, że koniecznym jest zastosowanie dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych mających na celu dotrzymanie standardów jakości środowiska dla hałasu i powietrza, to wybudowane zostaną dodatkowe obiekty lub urządzenia budowlane tj. ekrany akustyczne, dodatkowe osłony sztuczne i z zieleni, zakładanie dodatkowych pasów zieleni izolacyjnej;
- 4.3 infrastruktura techniczna w pasie drogowym nie związana z drogą, rozwijana w zależności od planowanej docelowej realizacji zabudowy terenów przylegających do pasa drogowego:**
- 4.3.1 linie elektroenergetyczne;
 - 4.3.2 kanały technologiczne i linie telekomunikacyjne;
 - 4.3.3 sieci gazowe, ciepłownicze, wodociągowe;
 - 4.3.4 urządzenia melioracyjne;
- 4.4 Podstawowe założenia projektowe oraz parametry projektowanego odcinka:**

Droga główna

droga klasy GP (wariant 5 klasa G)

projektowane obciążenie nawierzchni 115kN/os

przyjęta kategoria ruchu KR5 (liczba osi obciążeniowych 115kN na dobę na pas ruchu L=590)

przyjęta prędkość projektowa na terenach zabudowanych 60km/h (prędkość miarodajna 70km/h) (wariant 5 odpowiednio 50km/h i 60km/h)

przyjęta prędkość projektowa poza terenami zabudowanymi 70km/h (prędkość miarodajna 90km/h), (wariant 5 odpowiednio 60km/h i 80km/h)

szerokość drogi w liniach rozgraniczenia min. 25m,

przyjęta podstawowa szerokość jezdni 7,0m (2X3,5m) + opaska bitumiczna 2x 0,5m

szerokość poboczy gruntowych utwardzonych 2x1,5m

Drogi dojazdowe

droga klasy D

przyjęta kategoria ruchu KR 2

przyjęta prędkość projektowa 30km/h

przyjęta podstawowa szerokość jezdni 3,5, na łukach poszerzenie do 6,0m

parametry mijanek długość 25m, całkowita szerokości jezdni w obrębie mijanki 5,0m; skos wjazdowy i wyjazdowy 1:2
 podstawowa szerokość poboczy 0,75m;
 zjazdy do posesji

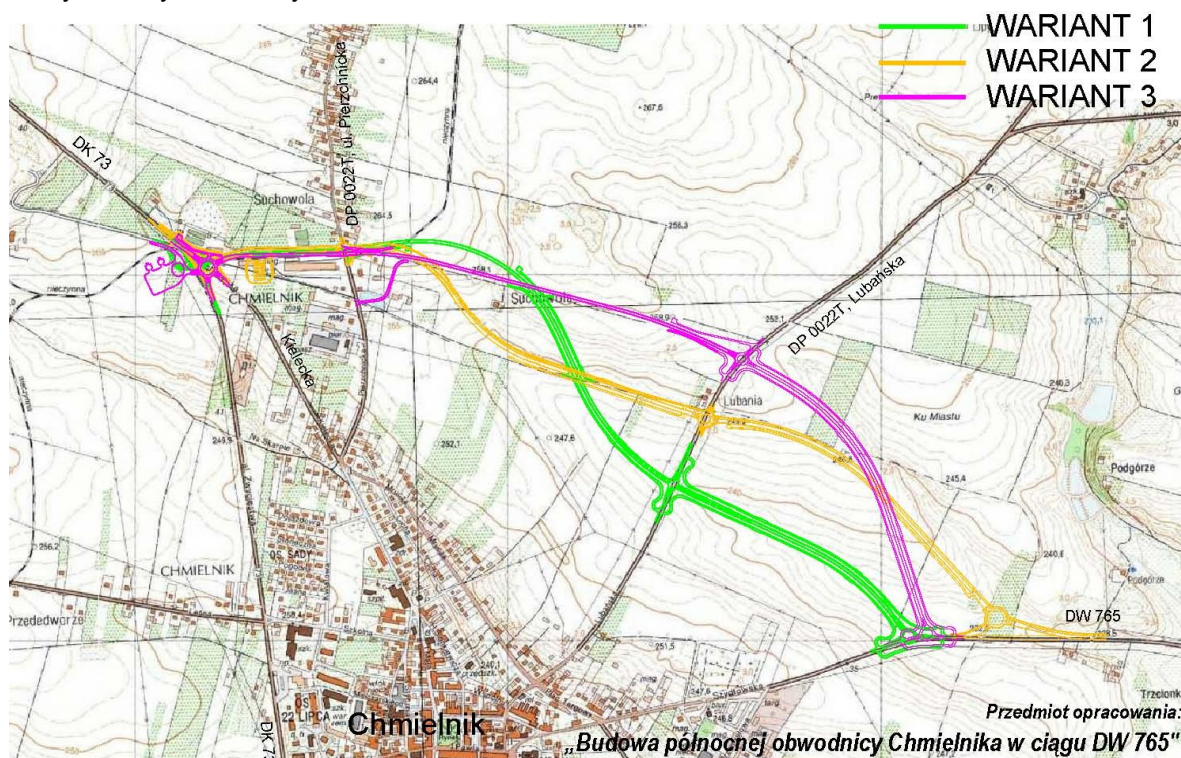
4.5 Powiązanie z innymi drogami

Proponowane warianty będą krzyżować z drogami:

nr drogi	Nazwa ulicy	przebieg	Klasa techniczna	Prędkość projektowa	Prędkość miarodajna
DK 73	Al. Zwycięstwa	Kielce - Tarnów	GP	70	90
DP bez numeru	ul. Kielecka	od DK 73 do Pierzchnickiej	G	50	70
DP 0355T	ul. Pierzchnicka	Pierzchnica - Chmielnik	G	60	80
DP 0022T	ul. Lubańska	Chmielnik - Lubania	Z	50	-
DW 765	ul. Szydłowska	Chmielnik - Osiek	GP	70	90

5 Charakterystyka proponowanych wariantów przebiegu drogi

W 1 fazie konsultacji społecznych, które odbyły się w dniach 13-26.01.2015r. przedstawiono 3 warianty budowy obwodnicy Chmielnika.

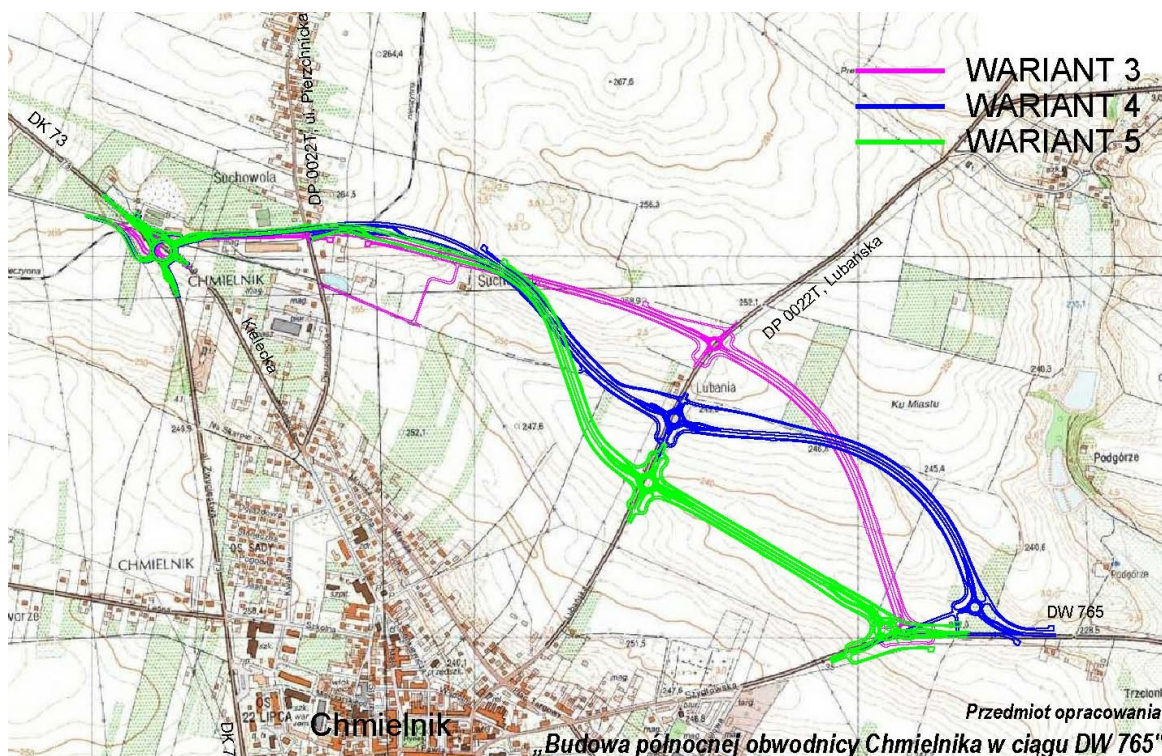


W wyniku przeprowadzonych konsultacji społecznych w dniach 13-26.01.2015r., wniosków i informacji jakie wpłynęły od zainteresowanych stron oraz ustaleń, w trakcie spotkania, w siedzibie Świętokrzyskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Kielcach, w dniu 23-03-2015, przy udziale przedstawicieli Władz Samorządowych oraz mieszkańców, ustalono, że wariant 3, wskazywany jako rekomendowany, nie znajduje poparcia społecznego i poddany jest pod wątpliwość jako spełniający w najmniejszym stopniu oczekiwań mieszkańców.

W związku z tym, że kryterium społeczne jest jednym z 4 głównych poza transportowym, ekonomicznym i środowiskowym, jakim jakim poddawane są, w analizie wielokryterialnej, warianty przedsięwzięcia, zdecydowano o przeprowadzeniu drugiej kolejnej fazy konsultacji społecznych. Po stronie projektanta było przygotowanie materiałów do tej części procesu projektowego.

Wychodząc naprzeciw społecznym oczekiwaniom oraz wytycznym Zamawiającego, postanowiono opracować dwa kolejne warianty, które dałyby podstawę do realizacji zadania przy uwzględnieniu nowych okoliczności i wiedzy jaką pozyskał Projektant i Zamawiający w toku 1 fazy konsultacji społecznych.

Podjęto decyzję o pozostawieniu do dalszej analizy wariant nr 3, który porównany będzie z wariantem 4 i 5. Poniżej plansza z wariantami dla 2 fazy konsultacji społecznych.



5.1 Opis wariantów

Wariant 3

Początek to rondo jednopasowe, sześciowlotowe o średnicy zewnętrznej 60m, szer. jezdni 6,5m w tym opaska szer. 2,0m. Rondo w miejscu istniejącego skrzyżowania DK 73 z ul. Kielecką, w km ok 40+500. Projektowane wloty ronda to droga krajowa nr 73 (2 wloty), droga wojewódzka nr 765, droga powiatowa bez numeru (ul. Kielecka), droga dojazdowa oraz droga dojazdowa kopalni Suchowola. Wjazd do istniejącej stacji paliw poprzez istniejący zjazd z DK 73 lub przez zjazd z ul. Kieleckiej, przez który będzie się odbywał również wyjazd ze stacji paliw. Pełna swoboda wyboru kierunku jazdy, możliwość zawrócenia na rondzie.

Pierwszy odcinek drogi wojewódzkiej nr 765 prowadzony z wykorzystaniem korytarza pozostałego po nieczynnej kolei wąskotorowej oraz terenu gospodarstwa przylegającego do niego po stronie północnej.

Następnie wiaduktem drogowym, jednoprzęsłowym nad ul. Pierzchnicką, w km 0+374, o rozpiętości około 20m, z dojazdami do wiaduktu w murach oporowych. Ul. Pierzchnicka bez zmian, przejazd dołem, skarania pionowa 4,6m, dojazd do DW 765 przez rondo przy DK 73.

Za wiaduktem przebieg przez użytki rolne, prawym łukiem $R=800m$, $L=220m$, odcinek prosty w planie $L=486m$ następnie prawym łukiem poziomym $R=1500m$, $L=368m$.

W km 1+500 projektowane skrzyżowanie, z ul. Lubańską (DP 0022T) oraz pośrednio z czterema drogami dojazdowymi do pól i posesji. Główna część w postaci ronda jednopasowego, czterowlotowego o średnicy zew. 35m, szer. jezdni 6,5m w tym opaska szer. 2,0m. Pełna swoboda wyboru kierunku jazdy, możliwość zawrócenia.

Z rondem prawym łukiem o promieniu $R=600m$ i długości $L=600m$, dalej przebieg prosty w planie odcinkiem dł. 277m.

Koniec obwodnicy stanowi skrzyżowanie z ul. Szydłowską w postaci ronda jednopasowego, trójwlotowego, o śred. zew. 41m oraz pośrednio z drogami dojazdowymi. Pełna swoboda wyboru kierunku jazdy, możliwość zawrócenia.

Projektowane są odcinki dróg dojazdowych jednopasowych o nawierzchni szer. 3,5m do 6,0m (początek koniec odcinka, łuki o małych promieniach) zapewniające dojazd do pól i posesji, których budowa obwodnicy pozbawi dostępu do drogi publicznej.

Nie projektuje się zjazdów bezpośrednio do drogi wojewódzkiej nr 765.

Po zasięgnięciu opinii Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Odział w Kielcach usunięto z projektu parking na 15 samochodów ciężarowych, 20 osobowych oraz 2 stanowiska do ważenia, usytuowany pierwotnie przy drodze do kopalni Suchowola, na zachód od DK 73.

Wariant 4

Pierwszy odcinek, od DK 73 do ul. Pierzchnickiej ma przebieg zgodny z wariantem nr 3.

W bezpośrednim sąsiedztwie projektowanego wiaduktu znajduje się gospodarstwo zagrodowe, którego położenie koliduje z przedmiotowym wariantem. Budynek mieszkalny wraz z zabudową gospodarską przewidziany jest do wyburzenia. Dotyczy to posesji w msc. Suchowola 8, dz., nr ewid. 308, obręb 19. Następnie droga prowadzi przez użytki rolne, łukiem kolejno prawym $R=600m$ i lewym $R=600m$, w którego środkowej części usytuowane jest skrzyżowanie w postaci ronda z drogą powiatową nr 0022T (ul. Lubańską) i pośrednio z drogami dojazdowymi a następnie odcinkiem prostym w planie. Łączna długość tego fragmentu trasy to 1106m. Po północnej stronie projektowana jest droga dojazdowa o szerokości jezdni 3,5m, w tym ścieżka rowerowa szerokości 2,0m, po południowej droga dojazdowa o szerokości jezdni 3,5m.

Projektowane skrzyżowanie z ul. Lubańską (DP 0022T) w postaci ronda jednopasowego, czterowlotowego o średnicy zew. 40m, z jezdnią szer. 7,5m; w tym opaska 2,5m oraz czterema drogami dojazdowymi do pól i posesji. Główna część, Pełna swoboda wyboru kierunku jazdy, możliwość zawrócenia.

Za rondem przebieg przez użytki rolne, łukiem kolejno prawym a następnie odcinkiem prostym w planie. Łączna długość tego fragmentu trasy to 985m. Po północnej stronie projektowane jest ścieżka rowerowa szerokości 2,0m, po południowej droga dojazdowa o szerokości jezdni 3,5m.

Koniec obwodnicy stanowi skrzyżowanie z ul. Szydłowską w postaci ronda jednopasowego,

trójwlotowego, o śred. zew. 50m, z jezdnią szer. 5,0m oraz połączenie z drogami dojazdowymi odbywa się poprzez zjazdy w odległości około 60m od ronda. Pełna swoboda wyboru kierunku jazdy, możliwość zawrócenia.

Wariant 5

W wariantcie tym założono obniżenie klasy projektowanej drogi DW 765 do klasy G. Dzięki czemu możliwym staje się lepsze dopasowanie przebiegu drogi do istniejącego układu ewidencyjnego nieruchomości (granic działek).

Początek to rondo jednopasowe, sześciowlotowe o średnicy zewnętrznej 60m, szer. jezdni 6,5m w tym opaska szer. 2,0m. Rondo w miejscu istniejącego skrzyżowania DK 73 z ul. Kielecką, w km ok 40+500. Projektowane wloty rondo to droga krajowa nr 73 (2 wloty), droga wojewódzka nr 765, droga powiatowa bez numeru (ul. Kielecka), droga dojazdowa oraz droga dojazdowa kopalni Suchowola. Wjazd do istniejącej stacji paliw poprzez istniejący zjazd z DK 73 lub przez zjazd z ul. Kieleckiej, przez który będzie się odbywał również wyjazd ze stacji paliw. Pełna swoboda wyboru kierunku jazdy, możliwość zawrócenia na rondzie.

Pierwszy odcinek drogi wojewódzkiej nr 765 prowadzony z wykorzystaniem korytarza pozostałego po nieczynnej kolei wąskotorowej oraz terenu gospodarstwa przylegającego do niego po stronie północnej.

Przekroczenie ul. Pierzchnickiej (DP 0355T) bezkolizyjne, dwupoziomowe, w km około 0+385, poprzez wiadukt drogowy, jednoprzęsłowy w ciągu DW 765, z murem oporowym na dojazdach, skrajnia pionowa ul. Pierzchnickiej, pod wiaduktem 4,7m. Brak możliwość bezpośredniego włączenie ul. Pierzchnickiej do DW 765, włączenie poprzez ul. Kielecką.

W bezpośrednim sąsiedztwie projektowanego wiaduktu znajduje się gospodarstwo zagrodowe, którego położenie koliduje z przedmiotowym wariantem. Budynek mieszkalny wraz z zabudową gospodarską przewidziany jest do wyburzenia. Dotyczy to posesji w msc. Suchowola 8, dz., nr ewid. 308, obręb 19.

Przed wiaduktem łuk o $R=1600m$, za wiaduktem przebieg przez użytki rolne, w planie prawym łukiem poziomym $R=450m$ następnie prawym $R=300m$ i lewym $R=300m$.

Na przecięciu obwodnicy z DP 0022T (ul. Lubańską) projektowane jest czterowlotowe rondo z czterema drogami dojazdowymi do pól i posesji, włączonymi pośrednio do drogi powiatowej. Pełna swoboda wyboru kierunku jazdy. Projektowane są w obrębie skrzyżowania chodniki, zatoki autobusowe, przejścia dla pieszych.

Dalej przebieg prosty w planie odcinkiem dł. 526m a następnie prawy łuk $R=200m$.

Koniec obwodnicy stanowi skrzyżowanie z ul. Szydłowską jako skrzyżowanie w postaci rondo jednopasowego, czterolotowego, o śred. zew. 40m oraz pośrednio, przez ul. Szydłowską z dwoma drogami dojazdowymi. Pełna swoboda wyboru kierunku jazdy, możliwość zawrócenia.

Projektowane są odcinki dróg dojazdowych jednopasowych o nawierzchni szer. 3,5m zapewniające dojazd do pól i posesji, których budowa obwodnicy pozbawi dostępu do drogi publicznej.

Nie projektuje się zjazdów bezpośrednio do drogi wojewódzkiej nr 765.

Wybór wariantu rekomendowanego.



Na podstawie danych i informacji zebranych dotychczas w toku prac projektowych oraz w trakcie I fazy konsultacji społecznych wskazujemy, jako rekomendowany wariant 5. Rozwiązanie to wychodzi naprzeciw oczekiwaniom społecznym, jest również akceptowane przez Inwestora. Ogranicza do minimum liczbę wyburzeń, wykorzystuje nieruchomość pozostałą po kolei wąskotorowej.

Projektowane skrzyżowania w postaci ronda zapewniają wysoki poziom bezpieczeństwa przy jednoczesnym zachowaniu relatywnie dużej przepustowości. Pozwalają na swobodę wyboru kierunku jazdy.

Projektowany wiadukt drogowy na ul. Pierzchnicką umożliwi bezkolizyjny przejazd i utrzymanie wymaganego poziomu bezpieczeństwa ruchu określonego warunkami połączeń dróg i odstępami pomiędzy skrzyżowaniami.

Projektowana droga wraz z drogami dojazdowymi, szczególnie w 2 części, przechodzącej przez tereny miasta Chmielnika, komunikuje znaczną część terenów z drogami publicznymi dając podstawę do rozwoju zabudowy.

Opracował:

CZĘŚĆ 2 – RYSUNKOWA

1. Plant orientacyjne
2. Plany sytuacyjne na mapach zasadniczych, skal 1:2000
 - Wariant 3
 - Wariant 4
 - Wariant 5