

**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,
- 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

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. **Istniejące zagospodarowanie terenu**

3. Stan istniejący

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 trójwłotowe 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: jezdnie 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

W obszarze terenu przewidywanym do budowy obwodnicy występują głównie użytki rolne oraz zieleń drogowa.

4. Projektowane zagospodarowanie terenu

Zaprojektowano trzy warianty koncepcji obwodnicy po stronie północnej Chmielnika. Dla wszystkich wariantów obwodnicy założono początek na DK 73 Kielce – Busko – Zdrój, koniec natomiast w ciągu DW 765 ul. Szydłowiecka, poza granicą terenu zabudowanego Chmielnika.

4.1. Podstawowe założenia projektowe oraz parametry projektowanego odcinka:

Droga główna

droga klasy GP

projektowane obciążenie nawierzchni 115kN/oś

przyjęta kategoria ruchu KR4

przyjęta prędkość projektowa na terenach zabudowanych 60km/h (prędkość miarodajna 70km/h)

przyjęta prędkość projektowa poza terenami zabudowanymi 70km/h (prędkość miarodajna 90km/h)

szerokość w liniach rozgraniczenia terenu 25m,

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

szerokość poboczny 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 5,5m;

skos wjazdowy i wyjazdowy 1:2

podstawowa szerokość poboczny 0,75m

4.2. Charakterystyka proponowanych wariantów przebiegu drogi

Do analizy założono 3 wariantów budowy obwodnicy Chmielnika.

Długości proponowanych wariantów

Warint nr	Długość odcinka [m]
1	2384
2	2790
3	2451

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 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

Wariant 1

Początek to rondo jednopasowe, czterowlotowe o średnicy zewnętrznej 42m, 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 (2 wloty), droga wojewódzka nr 765 oraz droga wewnętrzna kopalni Suchowola. Projektowany pas włączenia istn. stacji paliw do DK 73 na wlocie do str. Tarnowa. Pełna swoboda wyboru kierunku jazdy, możliwość zawrócenia na rondzie.

Wlot ul. Kieleckiej zaślepiiony, zakończony placem do zawracania. Obsługa stacji gazu zostanie zapewniona za pomocą drogi dojazdowej o szerokości 5,5m zakończonej placem do zawracania 12,5 na 12,5m.

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 0+399, poprzez wiadukt drogowy, jednoprzęsłowy w ciągu DW 765, z murem oporowym na dojazdach, skrajnia pionowa ul. Pierzchnickiej, pod wiaduktem 4,6m. Brak możliwości bezpośredniego włącznie ul. Pierzchnickiej do DW 765.

Za wiaduktem przebieg przez użytki rolne, w planie prawym łukiem poziomym R=400m następnie lewym R=600m.

Projektowane pięciowlotowe skrzyżowanie o rozsuniętych wlotach w km 1+612, z ul. Lubańską (DP 0022T) oraz trzema drogami dojazdowymi do pól i posesji. Na wlotach DW 765 wydzielone pasy do lewoskrętów szer. 3,5m. Na wlotach ul. Lubańskiej środkowe wyspy kanalizujące w postaci kropli. Pełna swoboda wyboru kierunku jazdy.

Dalej przebieg prosty w planie odcinkiem dł. 260m a następnie prawy łuk R=600m.

Koniec obwodnicy stanowi skrzyżowanie z ul. Szydłowską jako skrzyżowanie o rozsuniętych wlotach z centralną częścią w postaci ronda jednopasowego, trójwlotowego, o śred. zew. 41m oraz dwoma mniejszymi czerowlotowymi skrzyżowaniami z 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.

Wariant 2

Początek to rondo jednopasowe, pięciowlotowe o średnicy zewnętrznej 50m, szer. jezdni 6,0m. Rondo w miejscu istniejącego skrzyżowania DK 73 z ul. Kielecką, w km ok 40+500. Projektowane wloty ronda to droga krajowa (2 wloty), droga wojewódzka nr 765, droga powiatowa bez numeru (ul. Kielecka), droga dojazdowa do obsługi przylegającej do ronda zabudowy. W ciągu DK 73 projektowany jest zjazd publiczny do Kopalni Suchowola, w miejscu skrzyżowania z drogą dojazdową, w odległości ok 80m przed rondem.

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

Skrzyżowanie z ul. Pierzchnicką (DP 0355T) w km 0+382, w postaci ronda jednopasowego, czterowlotowego o średnicy zew. 36m, z jezdnią szer. 7,5m, w tym opaska wewnętrzna 2,5m. Pełna swoboda wyboru kierunku jazdy, możliwość zawrócenia na rondzie.

Za rondem przebieg przez użytki rolne, łukiem kolejno prawym, lewym 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 3

Początek to rondo jednopasowe, sześciowlotowe o średnicy zewnętrznej 50m, szer. jezdni 6,0m 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 wewnętrzna 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 prz 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 o rozsuniętych wlotach, z ul. Lubańską (DP 0022T) oraz czterema drogami dojazdowymi do pól i posesji. Główna część w postaci ronda jednopasowego, czerowlotowego 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 $L=606m$, dalej przebieg prosty w planie odcinkiem dł. 277m.

Koniec obwodnicy stanowi skrzyżowanie z ul. Szydłowską jako skrzyżowanie o rozsuniętych wlotach z centralną częścią w postaci ronda jednopasowego, trójwlotowego, o śred. zew. 41m oraz dwoma mniejszymi czerowlotowymi skrzyżowaniami z drogami dojazdowymi. Pełna swoboda wyboru kierunku jazdy, możliwość zawrócenia.

Projektowane są odcinki dróg dojazdowych jednopasowych o nawierzchni szer. 3,5m lub 5,0m zapewniające dojazd do pól i posesji, których budowa obwodnicy pozbawi dostępu do drogi publicznej.

Nie projektuje się zjazdów bezpośrednio do drogi wojewódzkiej nr 765.

Przy drodze dojazdowej do Kopalni Suchowola zaprojektowano parking na 15 samochodów ciężarowych, 20 osobowych oraz 2 stanowiska do ważenia.

Wybór wariantu rekomendowanego.

Na podstawie wstępnych danych i informacji zebranych dotychczas w toku prac projektowych wskazujemy, jako rekomendowany wariant 3. Rozwiązanie to zapewnia optymalne połączenie z istniejącą siecią drogową, ogranicza do minimum liczbę zaburzeń, wykorzystuje nieruchomość pozostałą po kolei wąskotorowej. Daje możliwość dostosowania formy architektonicznej do krajobrazu i otaczającego zagospodarowania. Umożliwia przestrzenną kompozycję elementów geometrycznych drogi w planie i przekroju podłużnym pozwalającą na uzyskanie ciągłości pola widzenia jezdni oraz płynność i brak wzrokowych złudzeń deformacji krawędzi na odległość nie mniejszą niż 200m.

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.

Opracował:

CZĘŚĆ 2 – RYSUNKOWA

1. Plan orientacyjny
2. Plany sytuacyjne na ortofoto mapach, skal 1:5000
 - Wariant 1
 - Wariant 2
 - Wariant 3