



## **DROGOWA PRACOWNIA PROJEKTOWA**

**EWA BIAŁEK**

25-015 Kielce, ul. Złota 23

tel./fax.: 41-368-04-24, 0-604-561-440,

e-mail: dppkielce@gmail.com, www.dppbialek.pl

NIP: 657-173-83-28, Regon: 290099580

# **SPRAWOZDANIE Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH**

**„Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego  
w województwie świętokrzyskim  
na drodze krajowej nr 9 i 77  
w miejscowości Lipnik  
w ramach PBDK - Program Likwidacji Miejsc  
Niebezpiecznych”.**

**WARIANT 1**

**WARIANT 2**

**WARIANT 3**

**Stadium opracowania: koncepcja**

Inwestor: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Kielcach  
ul. Paderewskiego 43/45, 25-950 Kielce

Generalny Wykonawca: Skanska S.A. ul. Gen. J. Zajączka 9, 01-518 Warszawa,  
Oddział Budownictwa Inżynieryjnego w Krakowie,  
Biuro Menadżera Projektów w Staszowie,  
ul. Krakowska 49, 28-200 Staszów

Lokalizacja: Gmina: Lipnik  
Województwo: świętokrzyskie

### **AUTORZY PROJEKTU:**

Specjalność	Funkcja	Imię i nazwisko	Nr upr.	Podpis
<b>Drogowa</b>	Projektant:	mgr inż. Jarosław Białek	SWK/0037/PWOD/13	
	Opracował:	mgr inż. Łukasz Ramiączek		

Projekt jest chroniony Prawem Autorskim (Dz. U. Nr 24, poz. 83 z 1994r.). Wszystkie informacje zawarte w tym projekcie (pokazane i opisane) stanowią integralną część firmy „Drogowa Pracownia Projektowa Ewa Białek” i nie wolno ich użyć ponownie, reprodukować i kopiować bez pisemnej zgody wyżej wymienionej firmy.

Kielce, luty 2017r.

## **SPRAWOZDANIE Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH**

**„Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w  
województwie świętokrzyskim  
na drodze krajowej nr 9 i 77  
w miejscowości Lipnik  
w ramach PBDK - Program Likwidacji Miejsc  
Niebezpiecznych”**

## **1 Dane ogólne**

### **1.1 Przedmiot opracowania**

Przedmiotem opracowania jest sprawozdanie konsultacji społecznych, przeprowadzonych dla potrzeb opracowania koncepcji dla zadania pod nazwą: „**Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie świętokrzyskim na drodze krajowej nr 9 i 77 w miejscowości Lipnik w ramach PBDK - Program Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych**”

### **1.2 Kalendarium**

- **17.01.2017** - ogłoszenie konsultacji społecznych: na stronie Zamawiającego oraz w siedzibie Urzędu Gminy Lipnik; wywieszenie ogłoszeń w miejscach publicznych tj. przystanek, sklep, kiosk, tablica informacyjna przy Kościele; udostępniono zostały formularze do składania wniosków, przedstawiono do społecznej oceny warianty nr 1, 2, 3, zamieszczone na stronie internetowej Zamawiającego [www.gddkia.gov.pl/pl/301/konsultacje-spoeczne](http://www.gddkia.gov.pl/pl/301/konsultacje-spoeczne);
- **27.01.2015** spotkanie w sprawie konsultacji społecznych przedstawicielami Urzędu Gminy i mieszkańcami;
- **03-02-2017** zakończenie konsultacji społecznych, zebranie kompletu pisemnych wniosków mieszkańców;

## **2 Przebieg konsultacji**

W trakcie konsultacji, społecznej ocenie poddane zostały warianty 1, 2, 3 z rekomendowanym wariantem nr 1. W wyznaczonym terminie, do 3 lutego 2017r., wpłynęło 6 wniosków w tym 1 z Urzędu Gminy. Przy wsparciu Urzędu Gminy zorganizowano spotkanie z mieszkańcami, przy udziale przedstawicieli Zamawiającego, Nadzoru, Wykonawcy i Projektanta. Spotkanie odbyło się 28.01.2017r. w Gminnym Ośrodku Kultury - Centrum Kształcenie w Lipniku, Lipnik 17, 27-540 Lipnik.

Mieszkańcy mówili o uciążliwościach dla kierujących, wynikających z geometrii skrzyżowania, niedostosowanej do istniejących natężeń ruchu drogowego, o zdarzeniach drogowych, ich rodzaju i stukach oraz o potrzebie przebudowy skrzyżowania.

Mieszkańcy zainteresowani byli również jaki poziom obsługi komunikacyjnej, przylegających terenów, zapewnia poszczególne warianty.

Zebrane w trakcie konsultacji społecznych informacje okazały się na tyle znaczące, że część wniosków zostanie uwzględniona w docelowym rozwiązaniu.

### **3 Zestawienie szacunkowe nieruchomości do wyłączenia**

#### **3.1 Powierzchnie i liczba nieruchomości do wyłączenia**

	wariant		
	1	2	3
Pow. [ha]	0,3578	0,3915	0,4214
Ilość działek	5	9	5

#### **3.2 Wnioski z analizy prognozy natężenia ruchu w godzinie szczytu**

Z przedstawionej analizy prognozy natężenia ruchu wynikają następujące wnioski:

- Prognoza natężenia ruchu na okres 20 lat od oddania skrzyżowania do użytku czyli na 2037r. wykazała, iż natężenie pojazdów umownych na wylotach ze skrzyżowania wynosi od 379 E/h do 743 E/h.

- Istniejące i prognozowane natężenie ruchu pojazdów wskazują na fakt iż dominujące relacje ruchu występują na kierunku Radom – Rzeszów czyli w ciągu DK Nr 9 przebiegającej pod kątem prostym.

Wniosek ten potwierdza konieczność rozbudowy skrzyżowania przy jednoczesnym maksymalnym upłynnieniu relacji Radom – Rzeszów.

#### **3.3 Analiza przepustowości**

3.4 Każdy z trzech zaprojektowanych wariantów spełnia warunki zachowania wymaganych poziomów swobody ruchu, na każdym wlocie ronda.

Przepustowość rzeczywista ronda [P/h]:

wariant 1 - 6335

wariant 2 - 1864

wariant 3 - 3103

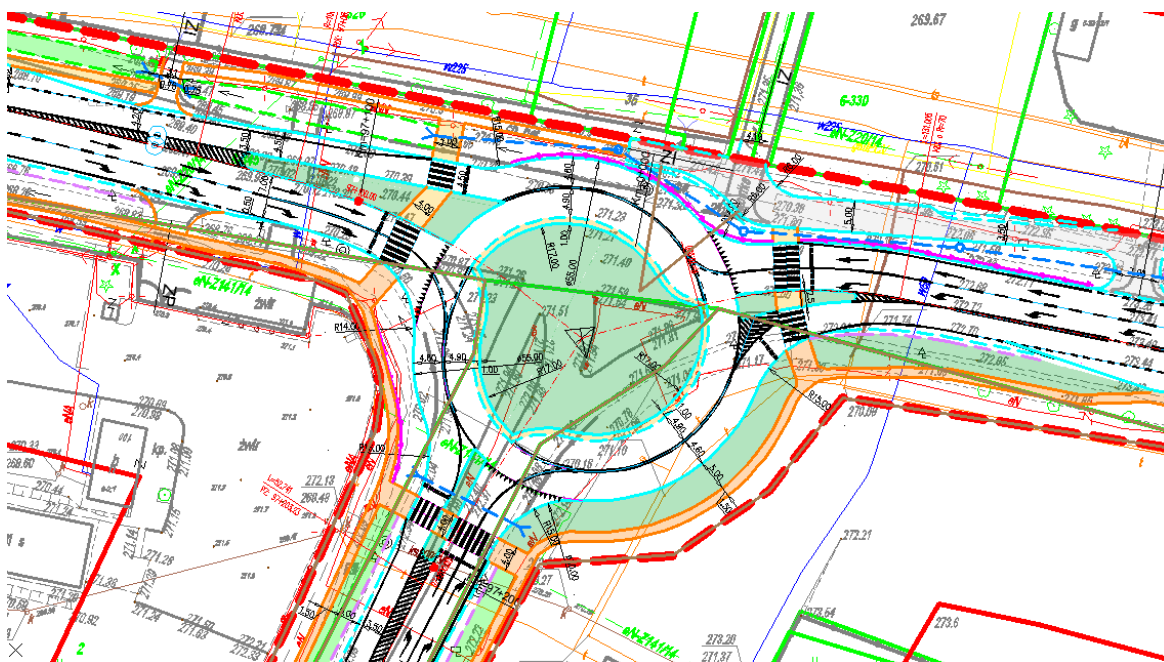
### **4 Opis proponowanych wariantów**

#### **4.1 Zakładane parametry techniczne projektowanej drogi krajowej nr 9 i 77:**

- klasa dróg: GP (główna, ruchu przyspieszonego);
- prędkość projektowa i miarodajna: 60 km/h, 80km/h;

- największa dopuszczalna prędkość samochodów osobowych na drodze, ograniczona znakiem lub dopuszczona przepisami: 60 km/h;
- przekrój poprzeczny drogowy;
- typ skrzyżowania: skanalizowane typu rondo średnie lub duże, 3 wlotowe;
- szerokość pasów ruchu 3,5m;
- opaski zewnętrzne przylegające do jezdni, o konstrukcji takiej jak jezdnia, szerokości 0,7m dla DK 9 oraz 0,5m dla DK 77;
- obustronne pobocza gruntowe szerokości 1,5m utwardzone kruszywem;
- odwodnienie za pomocą rowów ziemnych, przydrożnych, obustronnych;

### Wariant nr 1



Rozbudowa skrzyżowania zgodnie z tym wariantem polega na przebudowie istniejącego skrzyżowania skanalizowanego na skrzyżowanie o ruchu okrężnym- duże rondo turbinowe.

Konstrukcja ronda turbinowego pod względem geometrycznym została oparta na trzech kołach o średnicy 55m. Zgodnie z założeniem ronda turbinowego jakim jest wybór kierunku jazdy tylko na wlocie ronda ruch jest prowadzony dwoma pasami ruchu o szerokości 4,6m oraz wewnętrzny o szerokości 4,9m. Wokół wyspy środkowej zaprojektowano opaskę szerokości 1,0m. Wloty na rondo zaprojektowano o dwóch pasach ruchu szerokości 3,5m. Przekrój na dojazdach do ronda został zaprojektowany jako drogowy. Wyloty z ronda zaprojektowano o

szerokości 4,5m. Łuki do skrętu w prawo na wlotach zaprojektowano o promieniu  $R=14m$  zaś na wylotach o promieniu  $R=16,0$ .

Krawędzie jezdni na tarczy ronda oraz między wyspami na wlotach zostaną obramowane krawężnikiem betonowym szer. 0,2m. Wyspa ronda oraz wyspy na wlotach poza częścią przeznaczoną dla pieszych będzie wykonana jako powierzchnie biologicznie czynne obsiane trawą.

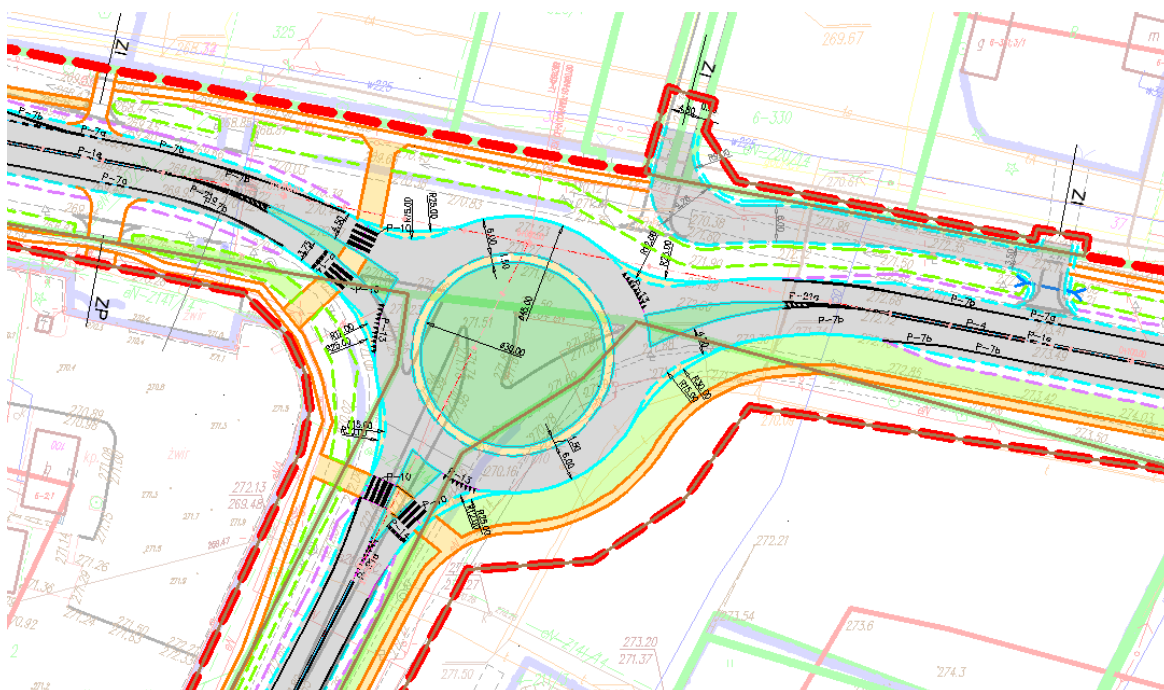
Od strony zewnętrznej jezdni zaprojektowano opaskę jezdni szerokości 0,7m w przypadku drogi krajowej Nr 9 oraz opaskę szer. 0,5m w przypadku drogi krajowej Nr 77. Projektowana opaska będzie posiadać taką samą konstrukcję jak projektowany pas ruchu.

Istniejące zatoki autobusowe są zlokalizowane na wylotach ze skrzyżowania, dwie z nich od strony Sandomierza i Opatowa będą przebudowane w stosunku do projektowanego zagospodarowania rozbudowy skrzyżowania.

Ruch pieszy poprowadzono – projektowanymi lub istniejącymi chodnikami szer. 1,5m z dojściem do wszystkich zatok autobusowych. Zasadniczo chodniki są prowadzone za rowem ziemnym w odległości 5,0m od krawędzi jezdni.

Zaprojektowano trzy przejścia dla pieszych, na wlotach od strony Sandomierza, Opatowa i Rzeszowa. Zatokę autobusową na wylocie w kierunku Sandomierza przesunięto o około 50 m w kierunku skrzyżowania. Obsługę komunikacyjną terenów przylegających utrzymano na niezmienionym poziomie. Wyjątkiem są zjazdy zlokalizowane na wlocie do ronda DK 77, po stronie prawej, których obsługę zapewniono poprzez projektowany wspólny zjazd indywidualny, km 0+085.

## Wariant nr 2



Rozbudowa skrzyżowania zgodnie z tym wariantem polega na przebudowie istniejącego skrzyżowania skanalizowanego na skrzyżowanie o ruchu okrężnym - średnie rondo zwykłe, jednopasowe o średnicy zewnętrznej 45,0m z jezdnią o szerokości 6,0m i opaską wokół wyspy środkowej szer. 1,5m.

Wloty jak i wyloty ronda zaprojektowano jako jednopasowe o szer. odpowiednio 3,75 i 4,5m. Przed skrzyżowaniem na wszystkich wlotach zaprojektowano przekrój drogowy z jezdnią szer. 7,0m oraz opaskami obustronnymi szer. 1,5m. Opaski będą posiadać taką samą konstrukcję nawierzchni jak pasy ruchu. Wloty na rondo zostały rozdzielone wyspami trójkątnymi które należy obramować krawężnikiem i wykonać jako powierzchnie biologicznie czynne, poza powierzchniami dla ruchu pieszego.

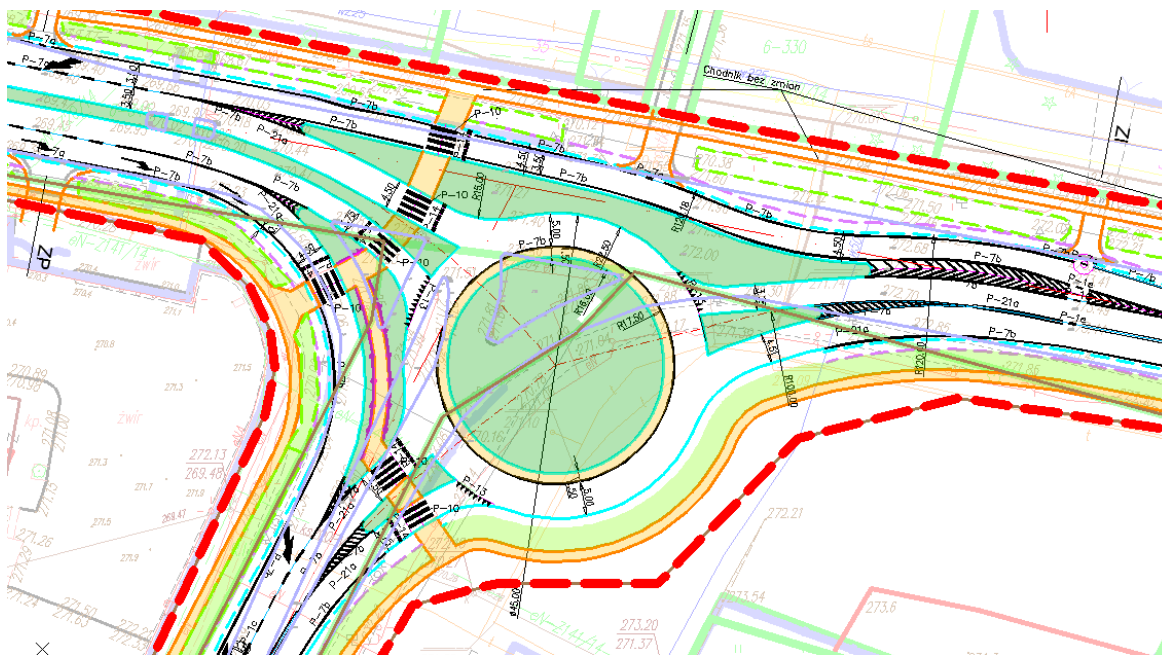
Istniejące zatoki autobusowe są zlokalizowane na wylotach ze skrzyżowania, dwie z nich od strony Sandomierza i Opatowa będą przebudowane w stosunku do projektowanego zagospodarowania rozbudowy skrzyżowania.

Obsługa terenu przyległego w obrębie projektowanej inwestycji pozostaje zasadniczo bez zmian. Istniejące zjazdy zostaną włączone do przebudowanej drogi na zasadach zbliżonych do istniejącej, stałej organizacji ruchu. Wyjątkiem jest zjazd w km 0+020 Dk Nr 77, którego obsługę należy poprowadzić poprzez projektowany wspólny zjazd indywidualny, w km 0+085.

Ruch pieszcy poprowadzono - projektowanymi lub istniejącymi chodnikami szer. 1,5m z dojściem do wszystkich zatok autobusowych. Zasadniczo chodniki są prowadzone za rowem ziemnym w odległości 5,0m od krawędzi jezdni.



### Wariant nr 3



Rozbudowa skrzyżowania zgodnie z tym wariantem polega na przebudowie istniejącego skrzyżowania skanalizowanego na skrzyżowanie o ruchu okrężnym - średnie rondo, zmodyfikowane w stosunku do wariantu nr 2 poprzez dodanie dwóch pasów ruchu poza rondem, tzw. „by-passów”, na kierunku Radom-Rzeszów oraz Sandomierz - Radom.

Od strony Sandomierza zaprojektowano przekrój drogowy 2+1 z pasami ruchu szerokości 3,5m. Od strony Radomia zaprojektowano przekrój 2+2, który jest wynikiem włączenia dodatkowego pasa ruchu na kierunku Sandomierz - Radom. Zaś od strony Rzeszowa zaprojektowano przekrój 2+1 wynikający z włączenia dodatkowego pasa ruchu, z kierunku Radom-Rzeszów. Jezdnię ronda zaprojektowano o szer. 5,0m z opaską od strony wyspy środkowej szer. 1,5m. Wloty jak i wyloty ronda zaprojektowano o jako jednopasowej o szer. odpowiednio 3,75 i 4,5m. Wloty na rondo zostały rozdzielone wyspami kanalizującymi, które należy obramować krawężnikiem i wykonać jako biologicznie czynne poza powierzchniami dla ruchu pieszego.

Obsługa terenu przyległego w obrębie projektowanej inwestycji pozostaje zasadniczo bez zmian.

Ruch pieszcy poprowadzono - projektowanymi lub istniejącymi chodnikami szer. 1,5m z dojściem do wszystkich zatok autobusowych. Zasadniczo chodniki są prowadzone za rowem ziemnym w odległości 5,0m od krawędzi jezdni.

Zaprojektowano dwa przejścia dla pieszych, na wlotach od strony Opatowa i Rzeszowa.



## 5 Zestawienie wniosków, uwag

lp	Data	Wnioskujący (a)	Skrót treści wniosku	Odniesienie do wniosku, wspólne stanowisko: Zamawiającego, Nadzoru, Wykonawcy, Projektanta
1	23.01.2017	Wójt Józef Bulira	Opinia pozytywna wariantu nr 1, wniosek o budowę zjazdu do dz. nr ewid. 328/4	Uwzględnić wniosek
2	26.01.2017	Rafał Smoliński	Opinia pozytywna wariantu nr 1, wniosek o budowę zjazdu do dz. nr ewid. 328/4	Uwzględnić wniosek
3	27.01.2017	Roman Kryszczyński, Małgorzata Falfus	Wniosek o budowę chodnika w ciągu DK 9, po stronie prawej na odcinku od placu przed sklepem i punktem aptecznym (dz. nr ewid. 310, obręb 6) do zjazdu przy posesji Lipnik 27 (dz. nr ewid. 311, obręb 6) w km około 96+640 do 96+670	Odmowa. Uzasadnienie: Przedmiotowy odcinek znajduje się poza granicą opracowania, ustaloną w przedmiocie zamówienia, pomiędzy Wykonawcą a Zamawiającym.
4	02.02.2017	Stanisława Płaza	Wniosek o: 1) objęcie opracowaniem zjazdu indywidualnego do działki nr 317/1 we wszystkich wariantach (DK9 km 96+887sl); 2) wykonanie nawierzchni zjazdu z kostki prefabrykowanej; 3) zapewnienie możliwości wykonania lewosrętu do i ze zjazdu. Przekazanie uwagi na temat nieprawidłowego	Uwzględnić wniosek

			funkcjonowania odwodnia pasa drogowego, powodującego okresowe zalewanie przedmiotowej posesji.	
5	02.02.2017	Dorota Suduł	Wniosek o: 1) wykonanie nawierzchni zjazdu indywidualnego z kostki prefabrykowanej, do działki nr 317/2 (DK9 km 96+948sl),; 2) zapewnienie możliwości wykonania lewosrętu do i ze zjazdu;	Uwzględnić wniosek
6	03.02.2017	Witold Krzyszczak	Wniosek o: 1) przyjęcie do realizacji rozwiązań projektowych zawartych w wariantie nr 3; 2) zaniechanie rozbudowy skrzyżowania wg wariantu nr 1 z uwagi na brak możliwości zawracania. Wnioskujący wskazuje na wadę rozwiązania w wariantie nr 1 dotyczącą braku fizycznego rozdzielenia pasów ruchu na rondzie turbiniowym, co w jego ocenie nie zwiększa poziomu bezpieczeństwa w odniesieniu do ronda jednopasowego a wręcz je zmniejsza.	Odmowa. Uzasadnienie: Za odmową wniosku przemawiają:  kryteria ruchowe - wariant 1 ma największą rezerwę przepustowości rzeczywistej >6300 P/h, w odniesieniu do poniesionych nakładów; lepszą obsługę komunikacyjną części zjazdów po stronie północnej skrzyżowania, dla działek 328/4, 328/5, 330. Obecnie ogranicza się stosowanie, wspomnianego przez Wnioskującego rozwiązania, polegającego na separowaniu pasów ruchu na rondzie turbiniowym z uwagi m.in. na utrudnione odwodnienie i odśnieżanie. Ponadto wskazywany wariant 3 charakteryzuje się nietypowym by-pasem tz.

				<p>takim którego prostoliniowy przebieg pomimo zastosowania krzywej „esowej” umożliwi jazdę z większą prędkością niż na innych wlotach. Wariant 3 ma utrudnioną dostępność zatok autobusowych na wylotach (konieczność wykonania przez autobus manewru przeplatania przez pas włączenia gdzie pojazdy zazwyczaj przyspieszają). Gorsza jest również widoczność pojazdów wyjeżdżających z ronda przez pojazdy włączające się do ruchu na wylocie z ronda, na rondzie turbinowym kierunki ruchu przecinają się pod kątem zbliżonym do prostego natomiast w przypadku ronda z by-pasem jest to kąt ostry.</p>
--	--	--	--	--

#### 4. Podsumowanie i wnioski

Po przeanalizowaniu wniosków jaki wpłynęły w trakcie konsultacji społecznych, ustalono, że wariantem rekomendowanym do dalszych prac projektowych jest **wariant 1**.

##### **Uzasadnienie:**

W ocenie uczestników procesu budowlanego t.j. Zamawiającego, Nadzoru, Wykonawcy i Projektanta, wariant 1 najlepiej wpisuje się założenia programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wnioskiem opozycyjnym w odniesieniu do rekomendowanego wariantu jest wniosek nr 6. Pozostałe wnioski przychylają się do wariantu 1 a ich treść jest możliwa wprowadzenia w ostatecznej wersji projektu. Wyjątkiem jest wniosek nr 3, którego treść dotyczy obszaru poza granicą opracowania. Treść tego wniosku jest zasadna i będzie analizowana przez Zamawiającego pod kątem możliwości wprowadzenia wnioskowanego rozwiązania.

## **Wnioski**

**Wariant 1 uznaje się za rekomendowany.** Zostanie skorygowany tak aby ograniczyć wywłaszczenia nieruchomości do niezbędnego minimum, w tym doprowadzenie do podziału działki nr 2 z pozostawieniem nienaruszonego ogrodzenia nieruchomości oraz utwardzonego placu, przylegającego do zjazdu.

Stan prawny dzielonych nieruchomości zostanie uregulowany.