

URZĄD MIEJSKI W ŻABNIE
W PŁYNYŁO
5401
2022 -03- 29

Kraków, 28.03.2022r.

ZDW/PW/2022/ 2200 /DI-6/SP

DI-6/650-10/ obw. Żabna/22

L.dz. Podpis

RG
P. Burmistrz

Pani

Marta Herduś

Burmistrz Żabna

ul. Jagiełły 1

33-240 Żabno

Dotyczy: „Opracowanie wielowariantowej koncepcji obwodnicy Żabna wraz z pozyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach”.

W odpowiedzi na pismo znak: RG.031.2.02.2022.PB z dn.21.02.2022 dotyczące zadania pn: „Opracowanie wielowariantowej koncepcji obwodnicy Żabna, wraz z pozyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach”, Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie informuje co następuje:

- wnikliwie przeanalizowaliśmy wszystkie rozwiązania projektowe dotyczące skrzyżowania projektowanej obwodnicy Żabna w rejonie DG K203469 ul. Warszawska. W przeprowadzonej analizie wzięliśmy pod uwagę obowiązujące przepisy, bezpieczeństwo ruchu drogowego, oczekiwania społeczne, uwarunkowania terenowe, potencjalne wyburzenia, a także prognozę ruchu wykonaną przez projektanta. Zwróciliśmy również uwagę, że już na etapie pozyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach DUŚ należy wskazać konkretny typ skrzyżowania, nie ma możliwości procedowania równocześnie skrzyżowania typu rondo i skrzyżowania skanalizowanego ponieważ wpływa to bezpośrednio na zajętość terenu, wyburzenia i inne kwestie środowiskowe;
- natężenie ruchu wg GPR z 2020/21r na istniejącej DW 975 odc. 040 w rejonie skrzyżowania z ul. Warszawską wynosi 9495 P/d. Natomiast wg wyjściowej analizy i prognozy ruchu wykonanej przez Jednostkę Projektową dla projektowanej obwodnicy wynosi 7980 P/d na ciągu głównym w 2046r. Na wlocie podporządkowanym od str. Polesia Dębowego, czyli rejonu zalewu rekreacyjnego tzw. Kakałka, szacowane dobowe natężenie ruchu wg. tej samej analizy wnosi 930 P/d w 2046r;
- ruch w kierunku zalewu jeżeli się wzmacnia to sezonowo, weekendowo i jest sporadyczny;

- w razie zaprojektowania wnioskowanego skrzyżowania typu rondo wiązałoby to się z wyburzeniami obiektów prywatnych, takiej potrzeby nie ma stosując skrzyżowanie skanalizowane;
- koszty budowy skrzyżowania typu rondo są znacznie większe;
- skrzyżowanie typu rondo nie broni się zarówno ekonomicznie, społecznie jak i ruchowo;

Biorąc pod uwagę powyższe podtrzymujemy swoje stanowisko przedstawione w piśmie znak: ZDW/PW/2022/639/DI-6/SP, DI-6/650-9/obw.Żabna/22 z dn. 19.01.2022r (str. 3 pkt. 6 „tutejszy Zarząd opiniuje pozytywnie skrzyżowanie skanalizowane bez sygnalizacji świetlnej. Zasadność skrzyżowania typu rondo wg. ZDW jest wątpliwa zarówno ze względów ruchowych jaki i społecznych (wymaga wyburzeń budynków mieszkalnych))”;

DYREKTOR

mgr inż. Katarzyna Węgrzyn-Madeja

Otrzymują:

- 1 x Adresat;
- 1 x Drosystem Sp. z o.o. ul. Milicka 1, 57-127 Wrocław
- 1 x RZDW Tarnów;
- 1 x DU-4;
- 1 x a/a. (sprawę prowadzi Szymon Pracuch tel. 12 446 58 45);



Kraków, 19.01.2022r.

ZDW/PW/2022/ 639 /DI-6/SP

DI-6/650-9/ obw. Żabna/22

Drosystem Sp. z o.o.

ul. Milicka 1

57-127 Wrocław

Dotyczy: „Opracowanie wielowariantowej koncepcji obwodnicy Żabna wraz z pozyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach”.

W odpowiedzi na pismo znak: 465/JB/ŻAB/11/2021 z dn.19.11.2021, data wpływu do Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie dn. 16.12.2021r dotyczące zadania pn: „Opracowanie wielowariantowej koncepcji obwodnicy Żabna, wraz z pozyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach”, Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie **pozytywnie opiniuje** przedłożoną koncepcję pod warunkiem wprowadzenia następujących uwag:

Uwagi ogólne dotyczące wszystkich wariantów:

- kompletne materiały należy przedłożyć za pismem w formie papierowej i elektronicznej (w dalszym ciągu brak płyty DVD);
- załączyć pismo Gminy Żabno akceptujące przedłożoną koncepcję;
- poprawić kosztorys w taki sposób aby można go było zweryfikować – załączyć przedmiar, podano tylko tabelaryczne zestawienie kosztów;
- brak przekrojów w niektórych miejscach charakterystycznych np. przez rów trawiasty i chłonny;
- konstrukcja nawierzchni wymaga poprawy (szczegółowe uwagi w części dot. konstrukcji nawierzchni);
- brak uzgodnienia zrzutu wód z zarządcami cieków (w przypadku przebudowy lub przełożenia urządzeń wodnych należy uzyskać zgodę właściciela cieku, podobna sytuacja jest w przypadku odprowadzenia wód do odbiorników) – proszę załączyć pismo z Wód Polskich uzgadniające miejsca zrzutu wód stanowiące odpowiedź na Państwa pismo z dn. 07.10.2021r
- w opisie technicznym proszę załączyć tabelaryczne zestawienie miejsc gdzie konieczne jest uzyskanie odstępstw od przepisów wraz z podaniem informacji uwagi na co np. z uwagi na odległość między skrzyżowaniami;

- załączyć pismo od Inspekcji Transportu Drogowego uzgadniające lokalizację zatoki do ważenie pojazdów w tym miejscu w którym została zaprojektowana w wariantcie preferowanym ale i pozostałych wariantach;
- załączyć ostateczne uzgodnienie z CPK;
- Uzgodnić z Komendą Wojewódzką Policji w Krakowie i Generalnym Inspektoratem Transportu Drogowego ostateczną lokalizację zatoki do kontroli pojazdów - dotyczy wszystkich wariantów. Uzgodniona lokalizacja zatoki wpływa bezpośrednio na zakres DUŚ.

Uwagi szczegółowe dotyczące opisu technicznego:

- 1) brak zestawienia odstępstw;
- 2) brak tabelarycznego zestawienia projektowanych rowów trawiastych i chłonnych;
- 3) zamieścić informację w opisie że na etapie projektu budowlanego należy zweryfikować przyjęte długości rowów chłonnych;
- 4) brak informacji dotyczącej kolizji z projektowaną linią kolejową CPK, oraz linią energetyczną wysokiego napięcia – należy załączyć pismo stanowiące odpowiedź CPK na wystąpienie Państwa z 7.09.2021r, a także odnieść się do kolizji z linią wysokiego napięcia;

Uwagi szczegółowe dotyczące poszczególnych wariantów:

Wariant A

- 1) Rys.2.6. – km 3+700 wyjaśnić dlaczego wprowadza się wody z drogi gminnej do projektowanej obwodnicy? zamieścić informację ile wynosi „znaczone zagłębienie przepustu” które Jednostka Projektowa opisuje. Rozważyć rozwiązanie alternatywne które nie będzie powodować przejmowania wód z drogi gminnej przez projektowaną obwodnicę tj. przewidzieć przepust, z informacją że doprecyzowanie takiego rozwiązania należy przewidzieć na etapie projektu budowlanego;

Wariant B (preferowany)

- 1) Rys.2.3.B – zwymiarować podstawowe parametry odtwarzanych zjazdów indywidualnych - -al. Piłsudskiego zaprojektować zjazdy ind. o szer. 4m i 5m, a nie 3,75m i 4,88m;
- 2) Rys.2.5.B – wyjaśnić potrzebę projektowania ścieżki rowerowej przy drodze zbiorczej DZ-4P – jeżeli jest to kwestia podnoszona na spotkaniu informacyjnym w które odbyło się 28 października 2021r w Gminie Żabno i jest to odpowiedź na oczekiwania mieszkańców proszę to jednoznacznie zaznaczyć w odpowiedzi na niniejsze pismo;
- 3) Rys.2.5.B –na jakiej podstawie projektant stwierdził że nie można rozbudować istniejącego mostu nad Żabnicą o wsporniki dla ciągu pieszo – rowerowego. Załączyć wyjaśnienia poparte stosownymi obliczeniami;

- 4) Rys.2.5.B – źle zaprojektowane połączenie z istniejącym obiektem mostowym nad rz. Żabnica (zaprojektowano wymianę nawierzchni na połowie obiektu?) – w zakresie opracowania projektant powinien objąć cały most wraz ze skrzyżowaniem usytuowanym za nim;
- 5) Rys.2.8.B – przeanalizować długość lewoskrętu – podać uzasadnienie takiej a nie innej długości lewoskrętu;
- 6) Rys.2.8.B. –skrzyżowanie z DG K203469 ul. Warszawska – wariantem preferowanym przez projektanta jest skrzyżowanie typu rondo. W wariantcie alternatywnym zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane. Tutejszy zarząd opiniuje pozytywnie skrzyżowanie skanalizowane bez sygnalizacji świetlnej. Zasadność skrzyżowania typu rondo wg. ZDW jest wątpliwa zarówno ze względów ruchowych jak i społecznych (wymaga wyburzeń budynków mieszkalnych);
- 7) Rys.2.9. – km 4+985 zlikwidować zjazd bezpośrednio z obwodnicy, dostępność należy zapewnić przez drogę serwisową,
- 8) Rys.3.8 – kolorystyka rowów niezgodna z legendą;

Uwagi dotyczące obiektów inżynierskich:

- 1) Obiekty mostowe należy zaprojektować zgodnie z obowiązującymi przepisami, w tym „Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 1.08.2019 r. (Dz.U. poz. 1642 z dnia 29.08.2019 r.) zmieniające rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie”.
Obiekty inżynierskie należy zaprojektować na obciążenia dotyczące oddziaływań w zakresie obciążeń ruchomych mostów według modelu LM1, przyjmując wartości współczynników dostosowawczych dla klasy I obciążenia pojazdami samochodowymi. Również obciążenia pojazdami specjalnymi wynikające z umowy standaryzacyjnej NATO-STANAG 2021 należy zaprojektować zgodnie z w/w rozporządzeniem. Klasę MLC należy przyjąć dla klasy I obciążenia, tj. dla pojazdów kołowych przyjąć obciążenie 150/100, natomiast dla pojazdów gąsienicowych 120/80.
- 2) W opisach i metryczkach ująć nazwę obiektu (most, wiadukt, przepust, itp.), miejscowość w której znajduje się obiekt, nazwę przeszkody oraz kilometr w jakim się on znajduje (np. Most na rzece Żabnica w m. Żabno odc. 000 km 0+000). W metrykach na rysunkach nadal widnieją opisy „Obiekt nr. 1” Uwzględnić nazwy obiektów wg. wcześniejszych uwag (zgodnie z obowiązującymi przepisami).
- 3) Sugeruje się wykonanie chodników obustronnych na wszystkich obiektach mostowych (szerokość użytkowa min. 2,0 m) ewentualnie uwzględnić przebieg ścieżek rowerowych (skonsultować z lokalnymi władzami), dostosować do tych ciągów wymaganą wysokość balustrad, barieroporęczy.

- 4) Zarówno na obiekcie 1 i 2 zaprojektować ciągi piesze / pieszo – rowerowe. W przedłożonej dokumentacji zaprojektowano tylko bezpiecznik 0,5m.
- 5) Przy projektowanym ciągu rowerowym wymagamy wysokości balustrad 1,4m.
- 6) Wrysować spadki (podłużne i poprzeczne) na obiektach zastosować (min. spadek podłużny 1%) – Zastosowanie min. spadków dopuszczonych przepisami tj. 0,5m w praktyce powoduje brak prawidłowego odwodnienia obiektów (wynikające z „tolerancji wykonawczych” przy układaniu nawierzchni jezdni i elementów odwodnienia);
- 7) Zaprojektować umocnienie stożków (umocnienie sztywne na fundamencie żelbetowym) z elementów betonowych lub z kamienia na betonie lub zaprawie cementowo piaskowej – w opisie zamieścić informację żeby to ująć na etapie projektu budowlanego;
- 8) Zaprojektować system odwodnienia obiektów oraz dojazdów wraz z odbiornikami (ująć wodę opadową przed i za obiektem) w opisie zamieścić informację żeby to ująć na etapie projektu budowlanego;
- 9) Zaprojektować na obiektach izolację pomostu z papy termozgrzewalnej oraz w-wę wiążącą z asfaltu lanego.
- 10) Zaprojektować na ciągu, pieszym / pieszo – rowerowym nawierzchnio – izolację bitumiczną (większa trwałość, łatwość naprawy) zamiast żywic.
- 11) Określić średnicę i długość pali (w przypadku posadowienia pośredniego). Sposób posadowienia mostów przyjąć w oparciu o przeprowadzone badania geologiczno – geotechniczne. - w opisie zamieścić informację żeby to ująć na etapie projektu budowlanego
- 12) Zaprojektować spadki na górnej powierzchni ław fundamentowych, oraz określić rzędną spodu fundamentu min. 1,5m poniżej powierzchni istniejącego gruntu; - Powyższe wymagania wynikają z często obserwowanych podczas przeglądów obiektów w terenie rozmyć dna cieków w obrębie podpór, które powodują odsłonięcie pali fundamentów.
- 13) Dla obiektów żelbetowych należy założyć klasę betonu min. C30/37 (kruszywo grube –granit lub bazalt, dodatkowo dla betonu sprężonego cement CEM-I).
- 14) Z uwagi na parametry obiektów (długość powyżej 20,0 m) zaprojektować urządzenia dylatacyjne stalowe modułowe - w opisie zamieścić informację żeby to ująć na etapie projektu budowlanego. Powyższe wynika z często obserwowanych podczas przeglądów w terenie uszkodzeń dylatacyjnych(przy obiektach o dł. powyżej 20m)
- 15) Obiekt nr 2 (most) Ze względu na okres trwałości obiektu preferowany materiał konstrukcji - żelbet / beton sprężony. Uwzględnić wymagania dotyczące światła obiektu (wraz z akceptacją parametrów obiektu przez Zarządcę cieku). Posadowienie obiektu - wrysować na rysunkach warunki geologiczne oraz uwzględnić prognozowane rozmycie i obniżenie poziomu dna cieku w obrębie podpór. Zaprojektować posadowienie fundamentów (górnej płaszczyzny stopy fundamentowej) poniżej poziomu dna cieku, min. 1,5 m. Zastosować umocnienia stożków i skarp nasypów w obrębie podpór mostu oraz umocnienie brzegów i dna cieków

(w uzgodnieniu z Zarządcą ciek), najlepiej kamień hydrotechniczny na zaprawie piaskowo cementowej lub betonie. – ująć na etapie projektu budowlanego. Powyższe wymagania wynikają z często obserwowanych podczas przeglądów w terenie rozmyć dna cieków w obrębie podpór, które powodują odsłonięcie pali fundamentowych.

- 16) Obiekty: 1, 2, 3, 4 – preferowany wariant z zastosowaniem konstrukcji nośnej z belek prefabrykowanych (szybszy w realizacji) – Jednostka Projektowa uwzględniła częściowo uwagi za wyjątkiem szerokości użytkowych obiektu 1 i 2 (obiekty nie mają zapewnionych chodników)
- 17) Obiekt 5 – z uwagi na trwałość preferowany wariant z zastosowaniem konstrukcji nośnej z betonu sprężonego. Zaprojektować konstrukcję nośną obiektu z betonu sprężonego (na rysunkach widnieje konstrukcja stalowa)
- 18) rozważyć posadowienie projektowanych obiektów – czy geologia pozwala na posadowienie bezpośrednie płaskie? dlaczego wybrane obiekty są posadowione na palach a inne mają posadowienie bezpośrednie?;
- 19) Przejście dla zwierząt – rys.6.2 z uwagi na zastosowane prefabrykaty zaprojektować fundament żelbetowy (w celu uniknięcia „klawiszowania” elementów)
- 20) Przejście dla zwierząt – rys.6.3 jeżeli nie ma przeszkód środowiskowych należy zaprojektować umocnienia wlotu i wylotu z prefabrykowanych elementów betonowych lub z kamienia na betonie lub zaprawie cementowo – piaskowej z uwagi na kwestie utrzymaniowe obiektu i jego otoczenia.

Uwagi dotyczące konstrukcji nawierzchni:

- 1) należy przeanalizować czy jest konieczność stosowania pali żwirowych na całym zakresie w miejscach słabonośnego gruntu określonego w koncepcji;
- 2) w miejscach zalegania gruntów nieprzydatnych, plastycznych, bądź luźnych gdzie nie przewidziano ulepszenia podłoża należy sprawdzić stateczność i osiadanie ew. zaproponować w tym miejscach dodatkowe wzmocnienie (tj. wymiana, materace, stabilizacja itp.) jeżeli jest konieczne;
- 3) niekompletna dokumentacja kart otworów geotechnicznych (brak niektórych kart otworów);
- 4) część odwiertów geotechnicznych podłoża konstrukcji zakończonych jest w gruntach plastycznych i miękkoplastycznych, co nie pozwala na dokładną analizę geotechniczną dla potrzeb konstrukcji w tych lokalizacjach – projektant powinien zamieścić w opisie technicznym stosowne wnioski i ewentualne sugestie które należy rozważyć na etapie projektu budowlanego;
- 5) wątpliwość budzi posadowienie bezpośrednie obiektów inżynierskich;
- 6) w opisie technicznym tabela z proponowanymi wzmocnieniami nawierzchni i uwagami niekompletna – należy przeanalizować i uzupełnić;
- 7) warstwy bitumiczne zaprojektować na asfaltach modyfikowanych PMB;

8) zaznaczyć konieczność wykonania dokumentacji geologiczno – inżynierskiej na etapie projektu budowlanego;

Uwagi dotyczące inżynierii ruchu:

Uwagi ogólne:

- 1) W ciągu obwodnicy zapewnić wymaganą ilość odcinków z widocznością na wyprzedzanie – na skrzyżowaniu wyprzedzanie jest zakazane przepisami ogólnymi;
- 2) Brak urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności barieroporęczy i balustrad na obiektach mostowych, zapewnić właściwe połączenia z barierami na obiektach mostowych - zastosować odcinki przejściowe

Uwagi szczegółowe dotyczące poszczególnych wariantów:

Wariant A:

- 1) W obrębie wiaduktu kolejowego oraz mostu nad Żabnicą na obiektach mostowych przywidzieć w przyszłości możliwość poprowadzenia ruchu pieszego/rowerowego, - nie przedstawiono na planach sytuacyjnych;
- 2) Wykonanie ciągu pieszego przy DW 975 bez kontynuacji na obiekcie mostowym nie ma uzasadnienia, - jeżeli planuje się wykonanie kładki dla ruchu pieszego i rowerowego na Żabnicy to wykonywanie równoległe chodnika przy DW 975 nie jest uzasadnione, ponadto do kładki wzdłuż obecnej DW 975 powinien być zaprojektowany ciąg pieszo-rowerowy (z sugerowanym przejściem i przejazdem na wlocie ronda) a nie chodnik szerokości 2,0 m;
- 3) W km 5+435 nie należy wykonywać zjazdów z obwodnicy bezpośrednio do działek;
- 4) Rondo na skrzyżowaniu obwodnicy z DW 973 należałoby dowiązać projektowane skrzyżowanie do drogi wojewódzkiej nr 973 po przebudowie, (DW o normatywnych szerokościach);
- 5) Na wyspach ronda sugeruje się obniżyć krawężniki a wokół ronda wykonać poszerzone pobocza umożliwiające w razie konieczności w przyszłości wykonanie chodników – uwaga nie została uwzględniona na planie sytuacyjnym;

Wariant B (preferowany)

- 1) W km 0+900 należy wykonać rów, tak by nie tworzyć zjazdów na dodatkowe jezdnie z obwodnicy, - jeżeli stosujemy słupki blokujące to na całej szerokości połączenia;
- 2) Na rondzie – skrzyżowaniu obwodnicy z ulicą Piłsudskiego przedstawione rozwiązania przeprowadzenia ruchu pieszego i rowerowego przez wloty rond powinny uwzględniać

wykonanie normatywnych przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów dwukierunkowych;

- 3) Na rondzie – skrzyżowaniu obwodnicy z DW 975 - przedstawione rozwiązania przeprowadzenia ruchu pieszego i rowerowego przez wloty rond powinny uwzględniać wykonanie normatywnych przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów dwukierunkowych;
- 4) W km 3+850 należy wykonać rów, tak by nie tworzyć zjazdu na dodatkową jezdni z obwodnicy – wyjaśnienie niezgodne ze stanem zaprojektowanym;
- 5) Na skrzyżowaniu obwodnicy z ulicami Podlesie i Warszawską wariantem preferowanym powinno być skrzyżowanie skanalizowane;
- 6) W km 4+980 nie należy wykonywać zjazdów z obwodnicy bezpośrednio do działek,
- 7) Rondo na skrzyżowaniu obwodnicy z DW 973 należałoby dowiązać projektowane skrzyżowanie do drogi wojewódzkiej nr 973 po przebudowie, (DW o normatywnych szerokościach);
- 8) Na wyspach ronda sugeruje się obniżyć krawężniki a wokół ronda wykonać poszerzone pobocza umożliwiające w razie konieczności w przyszłości wykonanie chodników;

Wariant D

- 1) Należy uzasadnić wybór wariantu skrzyżowania obwodnicy z ul. Mostową, przeanalizować czy nie ma konieczności przeprowadzenia ruchu pieszego przez skrzyżowanie – obniżenie wyspy na obwodnicy, chodniki, oświetlenie przejścia i wykonanie kostki integracyjnej – brak uwzględnienia na planie sytuacyjnym;
- 2) Na rondzie – skrzyżowaniu obwodnicy z ulicą Św. Jana - przedstawione rozwiązania przeprowadzenia ruchu pieszego i rowerowego przez wloty rond powinny uwzględniać wykonanie normatywnych przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów dwukierunkowych;
- 3) Na skrzyżowaniu z ul. Wyspiańskiego przedstawione rozwiązania przeprowadzenia ruchu pieszego i rowerowego przez obwodnicę powinny uwzględniać wykonanie normatywnych przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów dwukierunkowych;
- 4) Rondo na skrzyżowaniu obwodnicy z DW 973 należy dowiązać projektowane skrzyżowanie do drogi wojewódzkiej nr 973 po zrealizowanej przebudowie – do stanu istniejącego, - przedstawione rozwiązania przeprowadzenia ruchu pieszego i rowerowego przez wlot ronda powinny uwzględniać wykonanie normatywnych przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów dwukierunkowych;
- 5) Na wyspach ronda sugeruje się obniżyć krawężniki a wokół ronda wykonać poszerzone pobocza umożliwiające w razie konieczności w przyszłości wykonanie chodników;

Wariantowanie skrzyżowań:

- 1) Dla obwodnicy należy przyjąć prędkość projektową poza obszarem zabudowy;
- 2) Wariant A – brak wariantów dla pierwszego skrzyżowania DW 975 z DW 973;
- 3) Wariant A – brak wariantów dla skrzyżowania obwodnicy z ul. Piłsudskiego;
- 4) Wariant A Skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 975 w km 3+340 – wariant 2 z uwagi na lokalizację przyjąć parametry jak dla poza terenem zabudowy, wyjaśnić dlaczego w wariacie 2 nie przewidziano ruchu pieszych i rowerzystów, ujednoczyć rozwiązania pod tym kątem, - nie wprowadzono uwag dotyczących ruchu pieszego i rowerowego na planach sytuacyjnych;
- 5) Wariant A Skrzyżowanie z ulicą Warszawską - z uwagi na lokalizację przyjąć parametry jak dla poza terenem zabudowy, przedstawione rozkłady ruchu oraz przepustowości są wykonane dla różnych warunków ruchowych dla poszczególnych wariantów, wariant 2 dysproporcja wielkości ruchu na wlotach ulic Warszawskiej i Podlesie (pomimo zwiększenia wielkości ruchu w stosunkowo do pierwotnie wskazanej wielkości ruchu na skrzyżowaniu skanalizowanym – wariant 1) oraz na obwodnicy budzi wątpliwości w kwestii budowy ronda na skrzyżowaniu, ponadto zauważyć należy, że obowiązująca prędkość przy dojeździe do przejścia dla pieszych będzie wynosiła 50 km/h zarówno przy rondzie jak i skrzyżowaniu skanalizowanym;
- 6) Wariant A Skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 973 – przyjęte rozkłady ruchu na skrzyżowaniu budzą duże wątpliwości, projektowane rozwiązania należy dowiązać do drogi wojewódzkiej po rozbudowie, w wariacie 1 wątpliwości budzi zasadność wykonywania czwartego wlotu do drogi stanowiącej w chwili obecnej dojazd do pól i brak jego powiązania z projektowaną drogą (szerokości jezdni), w wariacie 2 wyjaśnić zasadność projektowania przebudowy włączenia do drogi polnej – brak zachowania odległości pomiędzy skrzyżowaniami;
- 7) Wariant B Skrzyżowanie z DW 973/975 – w wariacie 1 wlot 975 pozostawiony jak w stanie istniejącym, natomiast w wariacie 2 korzystniejszy układ dróg na rondzie, sprawdzić czy zasadnym byłaby kolejna przebudowa wlotu DW 975 w kierunku centrum przebudowana w ramach rozbudowy DW 973, który stanie się drogą powiatową, zajętość terenu różna w obu wariantach;
- 8) Wariant B Skrzyżowanie z ul. Piłsudskiego – w wariacie 1 uwagi jak wyżej, w wariacie 2 przejście dla pieszych powinno być zlokalizowane poza wyłukowaniem, wyjaśnić dlaczego na wlotach obwodnicy przyjęto różne prędkości projektowe drogi, w obrębie trójkąta widoczności znajdują się budynki ograniczające widoczność – wyjaśnić, uwagi nie zostały wprowadzone, ponadto w wariacie 1 poprowadzono ruch rowerowy wokół skrzyżowania ciągi pieszo-rowerowe i przejazdy rowerowe a w wariacie 2 nie;
- 9) Wariant B Skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 975 – w wariacie 1 uwagi jak wyżej, wariant 2 z uwagi na lokalizację przyjąć parametry jak dla poza terenem zabudowy, ponadto w wariacie 1 zaprojektowano przejazdy rowerowe a w wariacie 2 nie;

- 10) Wariant B Skrzyżowanie z ulicą Warszawską - poprawnie opisać prędkości i parametry skrzyżowania, , wariant 2 dysproporcja wielkości ruchu na wlotach ulic Warszawskiej i Podlesie (pomimo zwiększenia wielkości ruchu w stosunkowo do pierwotnie wskazanej wielkości ruchu na skrzyżowaniu skanalizowanym – wariant 1) oraz na obwodnicy budzi wątpliwości w kwestii budowy ronda na skrzyżowaniu, ponadto zauważyć należy, że obowiązująca prędkość przy dojeździe do przejścia dla pieszych będzie wynosiła 50 km/h zarówno przy rondzie jak i skrzyżowaniu skanalizowanym;
- 11) Rys. 2.4 B – plan sytuacyjny odcinka obwodnicy załączony jako wariant 2 – skrzyżowanie z ul. Warszawską;
- 12) Wariant B Skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 973 – wariant 1 uwagi jak wyżej, – przyjęte rozkłady ruchu na skrzyżowaniu budzą duże wątpliwości, projektowane rozwiązania należy dowiązać do drogi wojewódzkiej po rozbudowie, w wariantcie 1 wątpliwości budzi zasadność wykonywania czwartego wlotu do drogi stanowiącej w chwili obecnej dojazd do pól i brak jego powiązania z projektowaną drogą (szerokości jezdni), w wariantcie 2 wyjaśnić zasadność projektowania przebudowy włączenia do drogi polnej – brak zachowania odległości pomiędzy skrzyżowaniami;
- 13) Wariant D Skrzyżowanie z ulicą Mostową – w wariantcie 1 uwagi jak wyżej, w wariantcie 2 - przeanalizować czy nie ma konieczności przeprowadzenia ruchu pieszego przez skrzyżowanie – obniżenie krawężników, chodniki, oświetlenie przejść i wykonanie kostki integracyjnej, dysproporcja wielkości ruchu na wlotach ulicy Mostowej oraz na obwodnicy budzi wątpliwości w kwestii budowy ronda na skrzyżowaniu;
- 14) Wariant D Skrzyżowanie z ulicą Św. Jana – w wariantcie 1 uwagi jak wyżej, w wariantcie 2 – wątpliwości budzi przyjęcie prędkości projektowej 60 km/h, dysproporcja wielkości ruchu na wlotach ulicy Św. Jana oraz na obwodnicy budzi wątpliwości w kwestii budowy ronda na skrzyżowaniu;
- 15) Wariant D Skrzyżowanie z ulicą Wyspiańskiego – w wariantcie 1 uwagi jak wyżej, wątpliwości budzi przyjęcie prędkości projektowej 50 km/h, w wariantcie 2 brak pełnej dostępności do posesji zlokalizowanej przy tarczy ronda – rozwiązanie nieakceptowane;
- 16) Wariant D Skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 973 – w wariantcie 1 uwagi jak wyżej, wariant 2 wyjaśnić dlaczego w wariantcie 2 przewidziano lewoskręt z DW 973 w obwodnicę, w wariantcie 2 należy przedstawić rozwiązania dotyczące ruchu pieszego i rowerowego jak w wariantcie 1;
- 17) W wariantcie D w pkt 3 dla każdego wariantu skrzyżowania wskazano prognozy ruchu na skrzyżowaniu DW 973 z ul. Św. Jana;

Analiza i prognoza ruchu:

- 1) W załączonych rozkładach ruchu na skrzyżowaniach przedstawione wartości wielkości ruchu na wlotach podporządkowanych skrzyżowań w kolejnych prognozach ruchu (2026, 2036 i 2046) budzą wątpliwości co do ich prawidłowości;

Z-ca Dyrektora
ds. Inwestycji

mgr Inż. Robert Górecki

Otrzymują:

- 1 x Adresat;
- 1 x Urząd Miasta i Gminy Żabno ul. Władysława Jagielly 1, 33-240 Żabno;
- 1 x RZDW Tarnów;
- 1 x DU-1;
- 1 x DU-2;
- 1 x DU-4;
- 1 x DU-5;
- 1 x a/a. (sprawę prowadzi Szymon Pracuch tel. 12 446 58 45);