

Spis treści:

A. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Podstawa opracowania.
2. Przedmiot umowy.
3. Przedmiot i zakres opracowania.
4. Stan projektowany.
5. Uwagi

B. CZĘŚĆ FORMALNO - PRAWNA

1. Przepisy związane.
2. Spis uprawnień budowlanych i zaświadczeń o przynależności do Izby Inżynierów Budownictwa.

C. CZĘŚĆ GRAFICZNA

- D - 01 Orientacja.
- D – 02-01 Przebieg obwodnicy na tle studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Rzgów.
- D - 03.01 Plan sytuacyjny - projektowany układ komunikacyjny część 1 z 5
- D - 03.02 Plan sytuacyjny - projektowany układ komunikacyjny część 2 z 5
- D - 03.03 Plan sytuacyjny - projektowany układ komunikacyjny część 3 z 5
- D - 03.03A Plan sytuacyjny - projektowany układ komunikacyjny część 3 z 5
- D - 03.04 Plan sytuacyjny - projektowany układ komunikacyjny część 4 z 5
- D - 03.05 Plan sytuacyjny - projektowany układ komunikacyjny część 5 z 5
- D - 04. Profil podłużny w rejonie obiektu nad DK1
- D - 05. Charakterystyczne przekroje normalne

A. CZEŚĆ OPISOWA

1. PODSTAWA OPRACOWANIA.

Umowa zawarta między Inwestorem:

Urzędem Miasta Rzgowa,
95-030 Rzgów Plac 500 lecia 22

a firmą:

MOSTY Katowice Sp. z o.o.
40-555 Katowice, ul. Rolna 12.

2. PRZEDMIOT UMOWY.

Opracowanie koncepcji projektowej obwodnicy miasta Rzgowa

3. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA.

Część ogólna opracowania zawiera podstawowe dane o przedmiotowej inwestycji i terenie, na którym jest ona zlokalizowana.

Przedmiotem zadania inwestycyjnego jest budowa drogi łączącej drogę krajową nr 71 od granicy gminy Rzgów w miejscowości Gospodarz z drogą krajową nr 1 na wysokości ulicy Henryka Dąbrowskiego i Rzemieślniczej, a następnie przebiega w kierunku ulic Literackiej, Kamiennej, Ogrodowej, Glinianej, aby włączyć się w drogę wojewódzką nr 714 w odległości około 80 m od magistrali wodociągowej dla miejscowości Łódź. Budowa obwodnicy będzie się wiązała z częściowym wykorzystaniem istniejącego układu drogowego, a w pozostałej części z budową drogi w nowym śladzie, a ponadto z budową nowej oraz przebudową istniejącej infrastruktury związanej z budowanym odcinkiem drogi.

Zakres opracowania obejmuje trzy odrębne zadania projektowe:

Zadanie 1 (etap I) obejmuje:

- budowę drogi na odcinku od drogi powiatowej DP2916E do ulicy Literackiej wraz ze skrzyżowaniami dróg krzyżujących się z przedmiotową drogą,
- budowę węzła drogowego wraz z obiektem inżynierskim na przecięciu przedmiotowej drogi z drogą krajową nr DK 1 w Rzgowie, w tym budowę jezdni

- zbierająco - rozprowadzającej, budowę pasów włączeń i wyłączeń na DK1, łącznika jezdni z projektowaną obwodnicą oraz budowę skrzyżowania typu rondo,
- budowę konstrukcji oporowych na dojeździe do wiaduktu nad DK1,
 - przebudowę ulicy Guzowskiej (DP2916E),
 - przebudowę ulicy Krasickiego,
 - przebudowę ulicy Literackiej,
 - przebudowę ulicy Rzemieślniczej,
 - przebudowę ulicy Tuszyńskiej,
 - przebudowę ulicy Rzemieślniczej,
 - przebudowę odcinka ulicy Janusza Kusocińskiego,
 - budowę odcinka drogi łączącego jezdnię do obsługi terenów handlowo – usługowych z ul. Janusza Kusocińskiego,
 - budowę odcinka drogi wraz ze skrzyżowaniami łączącego ulicę Janusza Kusocińskiego projektowaną obwodnicą.
 - budowę pochylni dla pieszych przed i za obiektem,

Zadanie 2 (etap II) obejmuje:

- budowę ronda w miejscowości Gospodarz na połączeniu projektowanej drogi z drogą krajową nr 71,
- budowę odcinka obwodnicy do drogi powiatowej DP 2916E,
- przebudowę odcinka drogi gminnej wraz z budową skrzyżowania,

Zadanie 3 (etap III) obejmuje:

- budowę drogi na odcinku od ulicy Literackiej do drogi wojewódzkiej nr 714 wraz ze skrzyżowaniami dróg krzyżujących się z przedmiotową drogą,
- przebudowę ulicy Kamiennej,
- przebudowę ulicy Ogrodowej (DP 2909E),
- przebudowę ulicy Glinianej

4. STAN PROJEKTOWANY.

Zgodnie z obowiązującym Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Rzgów etap I zlokalizowany jest poza terenem zabudowy, natomiast etap II oraz etap III na terenie zabudowy.

Łączna długość projektowanej obwodnicy licząca wszystkie etapy przedmiotowej inwestycji wynosi 7+239,89 km.

❖ Projektowane drogi (budowane i przebudowywane):

OBWODNICA OD KM 0+000 DO KM 3+450 oraz OD KM 4+750 DO KM 7+239,89

- klasa techniczno - funkcjonalna drogi -G
- przekrój - 1x2 (rezerwa na 2x2 od km 2+300,00 – 2+450,00)
- szerokość jezdni – 7,0 m
- szerokość pasa ruchu - 3,5 m
- prędkość projektowa - $V_p=60$ km/h
- prędkość miarodajna – $V_m=80$ km/h
- kategoria obciążenia ruchem - KR 6
- dopuszczalny nacisk osi pojazdu na nawierzchnię- 115 kN
- spadek poprzeczny jezdni na prostej - daszkowy, pochylenie poprzeczne jezdni - 2,0%
- projektowane pobocze ulepszone - szerokość pobocza 1,50 m, spadek poprzeczny pobocza - 6,0 %.

OBWODNICA OD KM 3+450 +750 DO KM 4+750

- klasa techniczno - funkcjonalna drogi -Z
- przekrój - 1x2
- szerokość jezdni – 7,0 m
- szerokość pasa ruchu - 3,5 m
- prędkość projektowa - $V_p=60$ km/h
- kategoria obciążenia ruchem - KR 6
- dopuszczalny nacisk osi pojazdu na nawierzchnię- 115 kN
- spadek poprzeczny jezdni na prostej - daszkowy, pochylenie poprzeczne jezdni - 2,0%
- projektowane pobocze ulepszone - szerokość pobocza 1,50 m, spadek poprzeczny pobocza - 6,0 %.

DROGA GMINNA W KM 0+773,65

- całkowita długość projektowanej drogi – ~135,00 m
- klasa techniczno - funkcjonalna drogi - L
- przekrój - 1x2
- szerokość jezdni – 5,50 m
- szerokość pasa ruchu - 2,75 m
- prędkość projektowa - $V_p=40$ km/h
- kategoria obciążenia ruchem - KR 6
- dopuszczalny nacisk osi pojazdu na nawierzchnię- 100 kN
- spadek poprzeczny jezdni na prostej - daszkowy, pochylenie poprzeczne jezdni - 2,0%
- projektowane pobocze ulepszone - szerokość pobocza 1,50 m, spadek poprzeczny pobocza - 6,0 %.

DROGA POWIATOWA DP 2916E W KM 2+242,30

- całkowita długość projektowanej drogi – ~88,00 m
- klasa techniczno - funkcjonalna drogi - Z
- przekrój - 1x2
- szerokość jezdni – 5,50 m
- szerokość pasa ruchu - 2,75 m
- prędkość projektowa - $V_p=40$ km/h
- kategoria obciążenia ruchem - KR 6
- dopuszczalny nacisk osi pojazdu na nawierzchnię- 100 kN
- spadek poprzeczny jezdni na prostej - daszkowy, pochylenie poprzeczne jezdni - 2,0%
- projektowane pobocze ulepszone - szerokość pobocza 1,50 m, spadek poprzeczny pobocza - 6,0 %.

DROGA GMINNA (UL. KRASICKIEGO) W KM 2+968,35

- całkowita długość projektowanej drogi – ~88,00 m
- klasa techniczno - funkcjonalna drogi - L
- przekrój - 1x2
- szerokość jezdni – 6,00 m
- szerokość pasa ruchu – 3,00 m

- prędkość projektowa - $V_p=40$ km/h
- kategoria obciążenia ruchem - KR 6
- dopuszczalny nacisk osi pojazdu na nawierzchnię- 100 kN
- spadek poprzeczny jezdni na prostej - daszkowy, pochylenie poprzeczne jezdni - 2,0%
- projektowane pobocze ulepszone - szerokość pobocza 1,50 m, spadek poprzeczny pobocza - 6,0 %.

DROGA POWIATOWA DP 2942E (UL. TUSZYŃSKA) W KM 4+423,41

- całkowita długość projektowanej drogi – ~242,00 m
- klasa techniczno - funkcjonalna drogi - Z
- przekrój - 1x2
- szerokość jezdni – 7,00 m
- szerokość pasa ruchu - 3,50 m
- prędkość projektowa - $V_p=40$ km/h
- kategoria obciążenia ruchem - KR 6
- dopuszczalny nacisk osi pojazdu na nawierzchnię- 100 kN
- spadek poprzeczny jezdni na prostej - daszkowy, pochylenie poprzeczne jezdni - 2,0%
- projektowane pobocze ulepszone - szerokość pobocza 1,50 m, spadek poprzeczny pobocza - 6,0 %.

DROGA GMINNA (UL. LITERACKA) W KM 4+729,95

- całkowita długość projektowanej drogi – ~88,00 m
- klasa techniczno - funkcjonalna drogi - L
- przekrój - 1x2
- szerokość jezdni – 6,00 m
- szerokość pasa ruchu – 3,00 m
- prędkość projektowa - $V_p=40$ km/h
- kategoria obciążenia ruchem - KR 6
- dopuszczalny nacisk osi pojazdu na nawierzchnię- 100 kN
- spadek poprzeczny jezdni na prostej - daszkowy, pochylenie poprzeczne jezdni - 2,0%
- projektowane pobocze ulepszone - szerokość pobocza 1,50 m, spadek poprzeczny pobocza - 6,0 %.

DROGA GMINNA (UL. KAMIENNA) W KM 5+415,40

- całkowita długość projektowanej drogi – ~93,00 m
- klasa techniczno - funkcjonalna drogi - L
- przekrój - 1x2
- szerokość jezdni – 6,00 m
- szerokość pasa ruchu – 3,00 m
- prędkość projektowa - $V_p=40$ km/h
- kategoria obciążenia ruchem - KR 6
- dopuszczalny nacisk osi pojazdu na nawierzchnię- 100 kN
- spadek poprzeczny jezdni na prostej - daszkowy, pochylenie poprzeczne jezdni - 2,0%
- projektowane pobocze ulepszone - szerokość pobocza 1,50 m, spadek poprzeczny pobocza - 6,0 %.

DROGA POWIATOWA DP 2909E (UL. OGRODOWA) W KM 6+046,40

- całkowita długość projektowanej drogi – ~88,00 m
- klasa techniczno - funkcjonalna drogi - Z
- przekrój - 1x2
- szerokość jezdni – 6,50 m
- szerokość pasa ruchu - 3,25 m
- prędkość projektowa - $V_p=40$ km/h
- kategoria obciążenia ruchem - KR 6
- dopuszczalny nacisk osi pojazdu na nawierzchnię- 100 kN
- spadek poprzeczny jezdni na prostej - daszkowy, pochylenie poprzeczne jezdni - 2,0%
- projektowane pobocze ulepszone - szerokość pobocza 1,50 m, spadek poprzeczny pobocza - 6,0 %.

DROGA GMINNA (UL. GLINIANA) W KM 6+507,50

- całkowita długość projektowanej drogi – ~88,00 m
- klasa techniczno - funkcjonalna drogi - L
- przekrój - 1x2
- szerokość jezdni – 6,00 m
- szerokość pasa ruchu – 3,00 m

- prędkość projektowa - $V_p=40$ km/h
- kategoria obciążenia ruchem - KR 6
- dopuszczalny nacisk osi pojazdu na nawierzchnię- 100 kN
- spadek poprzeczny jezdni na prostej - daszkowy, pochylenie poprzeczne jezdni - 2,0%
- projektowane pobocze ulepszone - szerokość pobocza 1,50 m, spadek poprzeczny pobocza - 6,0 %.

JEZDNIA ZBIERAJĄCO – ROZPROWADZAJĄCA (PRZY DK1)

- całkowita długość projektowanej drogi – ~1020,00 m
- typ – P1
- szerokość jezdni – 6,00 m
- prędkość projektowa - $V_p=60$ km/h
- kategoria obciążenia ruchem - KR 6
- dopuszczalny nacisk osi pojazdu na nawierzchnię- 115 kN
- spadek poprzeczny jezdni na prostej - daszkowy, pochylenie poprzeczne jezdni - 2,0%
- projektowane pobocze ulepszone - szerokość pobocza 1,50 m, spadek poprzeczny pobocza - 6,0 %.

LĄCZNICA POMIĘDZY JEZDNIĄ ZBIERAJĄCO – ROZPROWADZAJĄCĄ A PROJEKTOWANĄ OBWODNICĄ)

- całkowita długość projektowanej drogi – ~322,00 m
- typ – P4
- szerokość jezdni – 8,00 m
- prędkość projektowa - $V_p=30$ km/h
- kategoria obciążenia ruchem - KR 6
- dopuszczalny nacisk osi pojazdu na nawierzchnię- 115 kN
- spadek poprzeczny jezdni na prostej - daszkowy, pochylenie poprzeczne jezdni - 2,0%
- projektowane pobocze ulepszone - szerokość pobocza 1,50 m, spadek poprzeczny pobocza - 6,0 %.

**ODCINEK DROGI ŁĄCZACY JEZDNIĘ DO OBSŁUGI TERENÓW HANDLOWO –
USŁUGOWYCH Z UL. JANUSZA KUSOCIŃSKIEGO,**

- całkowita długość projektowanej drogi – ~253,00 m
- klasa techniczno - funkcjonalna drogi - L
- przekrój - 1x2
- szerokość jezdni – 6,00 m
- szerokość pasa ruchu – 3,00 m
- prędkość projektowa - $V_p=40$ km/h
- kategoria obciążenia ruchem - KR 6
- dopuszczalny nacisk osi pojazdu na nawierzchnię- 115 kN
- spadek poprzeczny jezdni na prostej - daszkowy, pochylenie poprzeczne jezdni - 2,0%
- projektowane pobocze ulepszone - szerokość pobocza 1,50 m, spadek poprzeczny pobocza - 6,0 %.

**DROGA GMINNA - ŁACZNIK ULICY JANUSZA KUSOCIŃSKIEGO Z
PROJEKTOWANA OBWODNICA,**

- całkowita długość projektowanej drogi – ~316,00 m
- klasa techniczno - funkcjonalna drogi - Z
- przekrój - 1x2
- szerokość jezdni – 7,00 m
- szerokość pasa ruchu – 3,50 m
- prędkość projektowa - $V_p=40$ km/h
- kategoria obciążenia ruchem - KR 6
- dopuszczalny nacisk osi pojazdu na nawierzchnię- 115 kN
- spadek poprzeczny jezdni na prostej - daszkowy, pochylenie poprzeczne jezdni - 2,0%
- projektowane pobocze ulepszone - szerokość pobocza 1,50 m, spadek poprzeczny pobocza - 6,0 %.

❖ **Projektowane skrzyżowania:**

SKRZYŻOWANIE PROJ. OBWODNICY Z DROGĄ KRAJOWĄ NR DK71

Zaprojektowano skrzyżowanie typu rondo (średnie) o średnicy zewnętrznej $\varnothing$ 46,00 m. Szerokość jezdni ronda wynosi 5,50 m, a pierścienia wokół ronda 0,50 m.

Szerokość jezdni na wlotach - 3,75 m szerokość jezdni na wylotach - 4,50 m. Promień wyokrąglający krawędź jezdni na wlotach ronda $R=12,0$ m, na wylotach $R=14,0$ m.

Na wszystkich wlotach ronda zaprojektowany wyspy kanalizujące ruch, mogące pełnić równocześnie funkcję azyli dla pieszych w miejscach przewidywanych przejść przez jezdnię wlotów.

Długość projektowanych wysp - $\sim 16,5$ m.

Wyspa środkowa ronda wyniesiona ponad poziom skrzyżowania, spełniająca funkcje nieprzeprzystości na przeciwnych wlotach ronda.

SKRZYŻOWANIE PROJ. OBWODNICY Z DROGĄ GMINNĄ W KM 0+777,70

Zaprojektowano typowe skrzyżowanie zwykle czterowlotowe, bez wydzielenia relacji skrajnych na wlotach. Promień wyokrąglający krawędź jezdni na wlotach drogi głównej przy skręcie w prawo w drogi podporządkowane - $R=12,0$ m, a promienie wyokrąglające krawędź jezdni na wlotach podporządkowanych przy skręcie w prawo - $R=10,0$ m.

Kąt skrzyżowania dróg wynosi 80^0

SKRZYŻOWANIE PROJ. OBWODNICY Z DROGĄ POWIATOWĄ DP 2916E (UL. GUZEWSKA) W KM 2+243,00

Zaprojektowano typowe skrzyżowanie zwykle czterowlotowe, bez wydzielenia relacji skrajnych na wlotach. Promień wyokrąglający krawędź jezdni na wlotach drogi głównej przy skręcie w prawo w drogi podporządkowane - $R=12,0$ m, a promienie wyokrąglające krawędź jezdni na wlotach podporządkowanych przy skręcie w prawo - $R=12,0$ m.

Kąt skrzyżowania dróg wynosi $82,5^0$

SKRZYŻOWANIE PROJ. OBWODNICY Z DROGĄ GMINNĄ W KM 2+689,45

Zaprojektowano typowe skrzyżowanie zwykle trójwlotowe, bez wydzielenia relacji skrajnych na wlotach, jedynie z możliwością relacji prawoskrętnych. Promień wyokrąglający krawędź jezdni na wlotach drogi głównej przy skręcie w prawo w drogi

podporządkowane - $R=8,0$ m, a promień wyokrąglający krawędź jezdni na wlotach podporządkowanych przy skręcie w prawo - $R=8,0$ m.

Kąt skrzyżowania dróg wynosi 90^0

**SKRZYŻOWANIE PROJ. OBWODNICY Z DROGĄ GMINNĄ (UL. KRASICKIEGO)
W KM 2+969,00**

Zaprojektowano skrzyżowanie typu rondo (średnie) dwupasowe o średnicy zewnętrznej $\varnothing 45,00$ m. Szerokość jezdni ronda wynosi $9,00$ m ($2 \times 4,50$ m), a pierścienia wokół ronda $0,80$ m.

Szerokość jezdni na wlotach jednopasowych wynosi $3,75$ m, a na wlotach dwupasowych $7,00$ m ($2 \times 3,50$ m). Natomiast szerokość jezdni na wylotach jednopasowych wynosi $4,50$ m, a na wylotach dwupasowych wynosi $8,00$ m ($2 \times 4,00$ m). Promień wyokrąglający krawędź jezdni na wlotach ronda $R=12,0 - 14,00$ m, na wylotach $R=14,0 - 15,0$ m.

Na wszystkich wlotach ronda zaprojektowany wyspy kanalizujące ruch, mogące pełnić równocześnie funkcję azyli dla pieszych w miejscach przewidywanych przejść przez jezdnię wlotów.

Długość projektowanych wysp - $\sim 16,00$ m.

Wyspa środkowa ronda wyniesiona ponad poziom skrzyżowania, spełniająca funkcje nieprzejrystości na przeciwnych wlotach ronda.

SKRZYŻOWANIE PROJ. OBWODNICY Z ŁĄCZNICĄ P4 KM 3+545,60

Zaprojektowano skrzyżowanie typu rondo (małe) o maksymalnej średnicy zewnętrznej $\varnothing 40,00$ m. Szerokość jezdni ronda wynosi $4,75$ m, a pierścienia wokół ronda $1,50$ m.

Szerokość jezdni na wlotach - $3,75$ m szerokość jezdni na wylotach - $4,50$ m. Promień wyokrąglający krawędź jezdni na wlotach ronda $R=12,0$ m, na wylotach $R=14,0$ m.

Na wszystkich wlotach ronda zaprojektowany wyspy kanalizujące ruch, mogące pełnić równocześnie funkcję azyli dla pieszych w miejscach przewidywanych przejść przez jezdnię wlotów.

Długość projektowanych wysp - $\sim 16,5$ m.

Wyspa środkowa ronda wyniesiona ponad poziom skrzyżowania, spełniająca funkcje nieprzejrystości na przeciwnych wlotach ronda.

SKRZYŻOWANIE PROJ. OBWODNICY Z DROGĄ GMINNĄ (ŁĄCZNIK DO UL. KUSOCIŃSKIEGO) W KM 4+134,60

Zaprojektowano skrzyżowanie typu rondo (małe) o maksymalnej średnicy zewnętrznej $\varnothing$ 40,00 m. Szerokość jezdni ronda wynosi 4,75 m, a pierścienia wokół ronda 1,50 m.

Szerokość jezdni na wlotach - 3,75 m szerokość jezdni na wylotach - 4,50 m. Promień wyokrąglający krawędź jezdni na wlotach ronda $R=12,0$ m, na wylotach $R=14,0$ m.

Na wszystkich wlotach ronda zaprojektowany wyspy kanalizujące ruch, mogące pełnić równocześnie funkcję azyli dla pieszych w miejscach przewidywanych przejść przez jezdnię wlotów.

Długość projektowanych wysp - $\sim 16,00$ m.

Wyspa środkowa ronda wyniesiona ponad poziom skrzyżowania, spełniająca funkcje nieprzejrystości na przeciwnych wlotach ronda.

SKRZYŻOWANIE PROJ. OBWODNICY Z DROGĄ POWIATOWĄ DP 2942E (UL. TUSZYŃSKA) W KM 4+423,95

Zaprojektowano skrzyżowanie typu rondo (małe) o maksymalnej średnicy zewnętrznej $\varnothing$ 40,00 m. Szerokość jezdni ronda wynosi 4,75 m, a pierścienia wokół ronda 1,50 m.

Szerokość jezdni na wlotach - 3,75 m szerokość jezdni na wylotach - 4,50 m. Promień wyokrąglający krawędź jezdni na wlotach ronda $R=12,0$ m, na wylotach $R=14,0$ m.

Na wszystkich wlotach ronda zaprojektowany wyspy kanalizujące ruch, mogące pełnić równocześnie funkcję azyli dla pieszych w miejscach przewidywanych przejść przez jezdnię wlotów.

Długość projektowanych wysp - $\sim 16,00$ m.

Wyspa środkowa ronda wyniesiona ponad poziom skrzyżowania, spełniająca funkcje nieprzejrystości na przeciwnych wlotach ronda.

SKRZYŻOWANIE PROJ. OBWODNICY Z DROGĄ GMINNĄ (UL. LITERACKA) W KM 4+730,65

Zaprojektowano skrzyżowanie typu rondo (małe) o maksymalnej średnicy zewnętrznej $\varnothing$ 40,00 m. Szerokość jezdni ronda wynosi 4,75 m, a pierścienia wokół ronda 1,50 m.

Szerokość jezdni na wlotach - 3,75 m szerokość jezdni na wylotach - 4,50 m. Promień wyokrąglający krawędź jezdni na wlotach ronda $R=12,0$ m, na wylotach $R=14,0$ m.

Na wszystkich wlotach ronda zaprojektowany wyspy kanalizujące ruch, mogące pełnić równocześnie funkcję azyli dla pieszych w miejscach przewidywanych przejść przez jezdnię wlotów.

Długość projektowanych wysp - ~16,00 m.

Wyspa środkowa ronda wyniesiona ponad poziom skrzyżowania, spełniająca funkcje nieprzeprzystości na przeciwnych wlotach ronda.

**SKRZYŻOWANIE PROJ. OBWODNICY Z DROGĄ GMINNĄ (UL. KAMIENNA) W
KM 5+431,80**

Zaprojektowano typowe skrzyżowanie zwykłe czterowlotowe, bez wydzielenia relacji skrajnych na wlotach. Promień wyokrąglający krawędź jezdni na wlotach drogi głównej przy skręcie w prawo w drogi podporządkowane - $R=10,0$ m, a promienie wyokrąglające krawędź jezdni na wlotach podporządkowanych przy skręcie w prawo - $R=8,0$ m.

Kąt skrzyżowania dróg wynosi $69,05^{\circ}$

**SKRZYŻOWANIE PROJ. OBWODNICY Z DROGĄ POWIATOWĄ DP 2909E (UL.
OGRODOWA) W KM 6+067,20**

Zaprojektowano typowe skrzyżowanie zwykłe czterowlotowe, bez wydzielenia relacji skrajnych na wlotach. Promień wyokrąglający krawędź jezdni na wlotach drogi głównej przy skręcie w prawo w drogi podporządkowane - $R=10,0$ m, a promienie wyokrąglające krawędź jezdni na wlotach podporządkowanych przy skręcie w prawo - $R=10,0$ m.

Kąt skrzyżowania dróg wynosi $89,90^{\circ}$

**SKRZYŻOWANIE PROJ. OBWODNICY Z DROGĄ GMINNĄ (UL. GLINIANA) W
KM 6+501,20**

Zaprojektowano typowe skrzyżowanie zwykłe czterowlotowe, bez wydzielenia relacji skrajnych na wlotach. Promień wyokrąglający krawędź jezdni na wlotach drogi głównej przy skręcie w prawo w drogi podporządkowane - $R=10,0$ m, a promienie wyokrąglające krawędź jezdni na wlotach podporządkowanych przy skręcie w prawo - $R=10,0$ m.

Kąt skrzyżowania dróg wynosi $89,60^{\circ}$

**SKRZYŻOWANIE PROJ. OBWODNICY Z DROGĄ WOJEWÓDZKĄ DW714 W KM
7+238,78**

Zaprojektowano skrzyżowanie typu rondo (małe) o maksymalnej średnicy zewnętrznej $\varnothing$ 40,00 m. Szerokość jezdni ronda wynosi 4,75 m, a pierścienia wokół ronda 1,50 m.

Szerokość jezdni na wlotach - 3,75 m szerokość jezdni na wylotach - 4,50 m. Promień wyokrąglający krawędź jezdni na wlotach ronda $R=12,0 - 14,0$ m, na wylotach $R=14,0 - 15,0$ m.

Na wszystkich wlotach ronda zaprojektowany wyspy kanalizujące ruch, mogące pełnić równocześnie funkcję azyli dla pieszych w miejscach przewidywanych przejść przez jezdnię wlotów.

Długość projektowanych wysp - $\sim 16,00$ m.

Wyspa środkowa ronda wyniesiona ponad poziom skrzyżowania, spełniająca funkcje nieprzeprzystości na przeciwnych wlotach ronda.

SKRZYŻOWANIE ŁACZNICY Z JEZDNIĄ ZBIERAJĄCO – ROZPROWADZAJĄCĄ

Zaprojektowano typowe skrzyżowanie skanalizowane na prawoskrętny z trójkątną wyspą kanalizującą, bez wydzielenia relacji skrętnych na wlotach.

Promień wyokrąglający krawędź jezdni na wlotach przy skręcie w prawo - $R=15,0$ m, a szerokości kanałów dla relacji prawoskrętnych wynoszą 5,50 m.

SKRZYŻOWANIE UL. KUSOCIŃSKIEGO Z ŁACZNIKIEM

Zaprojektowano skrzyżowanie typu rondo (małe) o maksymalnej średnicy zewnętrznej $\varnothing$ 40,00 m. Szerokość jezdni ronda wynosi 4,75 m, a pierścienia wokół ronda 1,50 m.

Szerokość jezdni na wlotach - 3,75 m szerokość jezdni na wylotach - 4,50 m. Promień wyokrąglający krawędź jezdni na wlotach ronda $R=12,0$ m, na wylotach $R=14,0 - 15,0$ m.

Na wszystkich wlotach ronda zaprojektowany wyspy kanalizujące ruch, mogące pełnić równocześnie funkcję azyli dla pieszych w miejscach przewidywanych przejść przez jezdnię wlotów.

Długość projektowanych wysp - $\sim 16,00$ m.

Wyspa środkowa ronda wyniesiona ponad poziom skrzyżowania, spełniająca funkcje nieprzeprzystości na przeciwnych wlotach ronda.

Lokalizacja jezdni zbierająco – rozprowadzającej uwzględnia poszerzenie drogi krajowej DK1 o kolejny pas ruchu (szerokości 3,50 m).

Niweleta drogi w rejonie wiaduktu drogowego nad DK1 została zaprojektowana zachowując skrajnie drogową min. 5,00 m.

Od km 2+300 do km 3+450 została przewidziana rezerwa terenu pod dodatkowe pasy ruchu (możliwość wykonania wariantu drogi przekroju 2x2 pasy ruchu).

5. UWAGI.

1) Szczegółowe rozwiązania techniczne w zakresie geometrii projektowanych dróg w planie, projektowanej geometrii skrzyżowań oraz szczegółowych rozwiązań sytuacyjnych na tle przyjętych założeń obowiązującego Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Rzgów pokazano na rysunkach D - 02

2) Szerokości projektowanych dróg w liniach rozgraniczających pokazane na rysunkach D - 03.01 do D - 03.05 należy traktować jako minimalne zgodne z obowiązującymi przepisami techniczno - budowlanymi w tym zakresie.

Ostateczne szerokości pasów drogowych w liniach rozgraniczających projektowanych dróg należy ustalić indywidualnie na etapie projektu budowlanego i decyzji o lokalizacji drogi po przeprowadzeniu analizy potrzeb terenowych uwzględniającej w szczególności:

- wzajemne rozmieszczenie elementów i urządzeń infrastruktury technicznej związanej z drogą (m.in. oświetlenia drogi, urządzeń odwadniających, kanalizacji deszczowej, itp.),
- sposób docelowego odwodnienia drogi,
- sposób kształtowania przekroju poprzecznego drogi (dodatkowe chodniki, ścieżki rowerowe, itp.),
- sposób wysokościowego ukształtowania niwelety drogi,
- konieczność zastosowania urządzeń ochrony środowiska a w szczególności ochrony przed nadmiernym hałasem, wibracjami i zanieczyszczeniami powietrza (m.in. ekrany akustyczne, zieleń ochronna, itp.)

Podpis projektanta:

Katowice dnia 14.11.2011 r.

.....

B. CZEŚĆ FORMALNO - PRAWNA

1. Przepisy związane:

Ustawa Prawo Budowlane [Dz. U. nr 156 poz. 1118 z dnia 17 sierpnia 2006 r. - tekst jednolity z późniejszymi zmianami]

Ustawa o Droгах Publicznych [Dz. U. nr 19 poz. 115 z dnia 25 stycznia 2007 r. - tekst jednolity z późniejszymi zmianami]

Ustawa Prawo o Ruchu Drogowym [Dz. U. nr 108 poz. 908 z dnia 2 czerwca 2005 r. - tekst jednolity z późniejszymi zmianami]

Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny opowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie [Dz. U. nr 43 poz. 430 z dnia 2 marca 1999 r.]

Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie [Dz. U. nr 63 poz. 735 z dnia 3 sierpnia 2000 r.]

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach [załącznik do Dz. U. nr 220 poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r.]

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem [Dz. U. nr 177 poz. 1729 z dnia 23 września 2003 r.]

2. Spis uprawnień budowlanych i zaświadczeń o przynależności do Izby Inżynierów Budownictwa:

1.1. inż. Tomasz Majowski - uprawnienia budowlane nr: SKL/1998/POOD/08.

1.2 inż. Tomasz Majowski - zaświadczenie o przynależności do OIIB.

1.3. mgr inż. Krzysztof Markowicz - uprawnienia budowlane nr: 638/02.

1.4. mgr inż. Krzysztof Markowicz - zaświadczenie o przynależności do OIIB.

C. CZĘŚĆ GRAFICZNA