

BUDOWA OBWODNICY MIASTA WŁOSZCZOWA W CIĄGU  
DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 786 WRAZ Z POŁĄCZENIEM Z  
DROGĄ WOJEWÓDZKĄ NR 742 I NR 785

OPIS WARIANTÓW INWESTYCYJNYCH



POZNAŃ, MAJ 2015

## SPIS TREŚCI

<b>1. Podstawowe informacje</b> .....	4
<b>1.1. Przedmiot opracowania</b> .....	4
<b>1.2. Lokalizacja</b> .....	4
<b>1.3. Zakres inwestycji</b> .....	4
<b>2. Warianty inwestycyjne</b> .....	7
<b>2.1. Wariant 1</b> .....	7
<b>2.2. Wariant 2</b> .....	11
<b>2.3. Wariant 3</b> .....	13

## SPIS TABEL

Tabela 1 Porównanie wariantów budowy obwodnicy miasta Włoszczowa..... 14

## SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1 Warianty obwodnicy m. Włoszczowa ..... 15

## SPIS FOTOGRAFII

Fotografia 1 Istniejący przebieg dróg wojewódzkich we Włoszczowej..... 5  
Fotografia 2 Miejsce rozpoczęcia inwestycji..... 7  
Fotografia 3 Początkowy odcinek obwodnicy w terenie leśnym ..... 7  
Fotografia 4 Miejsce skrzyżowania obwodnicy z ul. Jędrzejowską ..... 8  
Fotografia 5 Pola uprawne pomiędzy ulicami Jędrzejowską i Wiśniową..... 8  
Fotografia 6 Rejon skrzyżowania obwodnicy z ul. Wiśniową..... 9  
Fotografia 7 Pola uprawne pomiędzy ul. Wiśniową i Czarnieckiego – na trasie obwodnicy ..... 9  
Fotografia 8 Rejon skrzyżowania obwodnicy z ul. Czarnieckiego ..... 10  
Fotografia 9 Miejsce skrzyżowania ulic Koniecpolska i Głowackiego z obwodnicą..... 10  
Fotografia 10 Miejsce zakończenia inwestycji (widok z ul. Sienkiewicza) ..... 11  
Fotografia 11 Początek obwodnicy w wariantcie 2 ..... 11  
Fotografia 12 Trasa obwodnicy w wariantcie 2 (widok z ul. Partyzantów) ..... 12  
Fotografia 13 Las na trasie obwodnicy w wariantcie 3..... 13  
Fotografia 14 Widok na skrzyżowanie obwodnicy z ul. Jędrzejowską w wariantcie 3 ..... 13

### AUTORZY OPRACOWANIA:



<b>1. Nazwisko i imię autora</b>	<b>mgr inż. Witold Orczyński</b> <b>mgr inż. Dariusz Rusnak</b>
<b>2. Nazwa firmy</b>	<b>Pracownia Projektowa ARCHIDROG</b>
<b>3. Adres</b>	<b>ul. Grunwaldzka 21 60-783 Poznań</b>
<b>4. Telefon kontaktowy</b>	<b>61 662 60 98</b>
<b>5. Adres e-mail</b>	<b>pracownia@archidrog.pl</b>

## 1. Podstawowe informacje

### 1.1. Przedmiot opracowania

Opracowanie prezentuje trzy warianty inwestycyjne budowy obwodnicy miasta Włoszczowa w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 786 wraz z połączeniem z drogą wojewódzką Nr 742 i Nr 785. Rozwiązania te są poddane konsultacjom społecznym, a złożone uwagi i wnioski będą uwzględnione na dalszym etapie procedowania tj. przy opracowywaniu materiałów do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia.

### 1.2. Lokalizacja inwestycji

Inwestycja zlokalizowana jest w województwie świętokrzyskim, w powiecie włoszczowskim na terenie gminy Włoszczowa. Miasto Włoszczowa jest ważnym punktem na mapie drogowej regionu, gdyż na jego terenie łączą się trzy drogi wojewódzkie:

- DW 742 Przyglów - Przedbórz - Włoszczowa - Nagłowicie, łączy gminę z Piotrkowem Trybunalskim i Jędrzejowem,
- DW 785 Ciężkowice - Żytno - Włoszczowa, łącząca gminę z Radomskiem (woj. łódzkie),
- DW 786 Częstochowa - Koniecpol - Włoszczowa - Łopuszno, łącząca gminę z Częstochową (woj. śląskie).

Tereny, na których zaplanowano przebieg obwodnicy prowadzą po południowej stronie miasta i stanowią głównie pola uprawne. Wschodni odcinek trasy (w przypadku wariantu 1 oraz 3) przebiega w terenie leśnym.

### 1.3. Zakres inwestycji

Przedsięwzięcie obejmuje swym zakresem:

- **Budowę obwodnicy miasta Włoszczowa w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 786 po południowej stronie** - po nowym śladzie, początek planowanej obwodnicy określono na ul. Partyzantów (DW 786), koniec planowanej obwodnicy określono na ul. Czarnieckiego (DW 786),
- **Budowę łącznika od ul. Głowackiego** do włączenia w planowaną obwodnicę na DW 786 ul. Czarnieckiego - po nowym śladzie,
- **Rozbudowę ul. Głowackiego do parametrów drogi klasy G** (od skrzyżowania z ul. Młynarską i ul. Henryka Sienkiewicza (skrzyżowanie DW 742 i 785) do ul. Koniecpolskiej - po istniejącym śladzie.

Istniejący układ komunikacyjny wzmagając niekorzystne zjawiska wpływające znacząco na obniżenie jakości i bezpieczeństwa życia mieszkańców Włoszczowy oraz wzrost zagrożeń ekologicznych. Aktualnie ruch pojazdów z drogi wojewódzkiej nr 742, 785 i 786 odbywa się przez centrum miejscowości. Ulice, którymi poruszają się pojazdy prowadzą bezpośrednio przy budynkach mieszkalnych, miejscach użyteczności publicznej, a ich geometria i usytuowanie w terenie zabudowanym znacznie utrudniają życie okolicznych mieszkańców oraz pracę kierowców. Liczne łuki poziome powodują ograniczenia prędkości i wydłużają czas przejazdu, szczególnie dla samochodów ciężarowych. Jest to także przyczyną negatywnego oddziaływania ruchu pojazdów na społeczność m.in. poprzez emisję spalin, drgania, hałas, wypadki i kolizje, utrudnienia związane z komunikacją lokalną.

**Fotografia 1 Istniejący przebieg dróg wojewódzkich we Włoszczowej**



*Źródło: Fotografia autora*

Niepodjęcie realizacji przedsięwzięcia może prowadzić do konfliktów społecznych. Droga przebiega przez teren zabudowany, co wymusza konieczność podjęcia działań mających na celu wzrost bezpieczeństwa wszystkich użytkowników drogi, w tym pieszych. Stan istniejący stanowi dużą uciążliwość dla mieszkańców i niebezpieczeństwo, a jednocześnie sytuacja ta ogranicza przepustowość ciągu drogowego.

Mając na uwadze poprawę warunków życia mieszkańców, a także udrożnienie układu komunikacyjnego, Zamawiający – Powiat Włoszczowski, wraz z Gminą Włoszczowa oraz Inwestorem - Świętokrzyskim Zarządem Dróg Wojewódzkich podjął decyzję o realizacji inwestycji w ciągu drogi wojewódzkiej nr 786.

Najistotniejsze problemy, do rozwiązania których przyczyni się realizacja projektu to:

- duże natężenie ruchu pojazdów w terenie zabudowanym, w bezpośrednim sąsiedztwie budynków mieszkalnych m. Włoszczowa,
- niezapewnienie odpowiednich warunków przejazdu dla ruchu tranzytowego i lokalnego,
- obniżone bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- obniżone bezpieczeństwo ruchu pieszych i rowerzystów,
- uciążliwości mieszkańców związane z hałasem, drganiem i zanieczyszczeniami, emitowanymi przez pojazdy poruszające się po drogach wojewódzkich w mieście,
- niefunkcjonalny dojazd do istniejących oraz potencjalnych terenów inwestycyjnych.

Powstały trzy warianty budowy obwodnicy, które scharakteryzowane zostały w punkcie 2.



## 2. Warianty inwestycyjne

### 2.1. Wariant 1

Wariant rozpoczyna się na drodze nr 786 (ul. Partyzantów – wylot na Kielce), w rejonie skrzyżowania z ulicą Sosnową.

#### Fotografia 2 Miejsce rozpoczęcia inwestycji



*Źródło: Fotografia autora*

Następnie trasa odchodzi w lewo w teren leśny, prowadząc dalej równoległe do istniejącej ul. Partyzantów.

#### Fotografia 3 Początkowy odcinek obwodnicy w terenie leśnym



*Źródło: Fotografia autora*

Wariant ten przebiega przez teren firmy ZPUE S.A – rozdzielając przedsiębiorstwo na dwie części. Na tym obszarze istnieje konieczność rozbiórki nowowypbudowanej hali produkcyjnej, a także następuje ingerencja w obszar zaplanowany do budowy kolejnego budynku. Za zakładem, trasa obwodnicy odchodzi łukiem w lewo, i przecina drogę wojewódzką nr 742 (ul. Jędrzejowska) – skrzyżowanie zaprojektowano jako rondo.

#### **Fotografia 4 Miejsce skrzyżowania obwodnicy z ul. Jędrzejowską**



*Źródło: Fotografia autora*

Do skrzyżowania z ul. Wiśniową trasa obwodnicy prowadzi w kierunku południowym, po terenach pól uprawnych (skrzyżowanie z drogą powiatową zaprojektowano jako skanalizowane).

#### **Fotografia 5 Pola uprawne pomiędzy ulicami Jędrzejowską i Wiśniową**



*Źródło: Fotografia autora*



**Fotografia 6 Rejon skrzyżowania obwodnicy z ul. Wiśniową**



*Źródło: Fotografia autora*

Następnie trasa kieruje się na zachód, do ul. Czarnieckiego (DW 786) – skrzyżowanie typu rondo, a dalej łukiem na północ do skrzyżowania ulic Koniecpolska i Głowackiego.

**Fotografia 7 Pola uprawne pomiędzy ulicami Wiśniową i Czarnieckiego – na trasie obwodnicy**



*Źródło: Fotografia autora*

**Fotografia 8 Rejon skrzyżowania obwodnicy z ul. Czarnieckiego**



*Źródło: Fotografia autora*

**Fotografia 9 Miejsce skrzyżowania ulic Koniecpolska i Głowackiego z obwodnicą**



*Źródło: Fotografia autora*

Trasa wariantu 1 kończy się na skrzyżowaniu ulic Głowackiego, Sienkiewicza i Młynarska (projektowane rondo).

**Fotografia 10 Miejsce zakończenia inwestycji (widok z ul. Sienkiewicza)**



*Źródło: Fotografia autora*

**2.2. Wariant 2**

Rozpoczyna się na drodze wojewódzkiej nr 786 (ul. Partyzantów), ok. 840 m dalej, niż początek obwodnicy w wariancie 1.

**Fotografia 11 Początek obwodnicy w wariancie 2**



*Źródło: Fotografia autora*



Prowadzi na południe pomiędzy OSM Włoszczowa a ZPUE S.A.

**Fotografia 12 Trasa obwodnicy w wariantie 2 (widok z ul. Partyzantów)**



*Źródło: Fotografia autora*

W rejonie ul. Kochanowskiego i OSM Włoszczowa, trasa wariantu prowadzi po tym samym śladzie, co wariant 1, zachowując również te same parametry skrzyżowań:

- z ul. Jędrzejowską – (DW 742) rondo czterowlotowe,
- z ul. Wiśniową (droga powiatowa) – skrzyżowanie skanalizowane z wydzielonymi lewoskrętami,
- z ul. Czarnieckiego (DW 786) - rondo czterowlotowe,
- z ul. Głowackiego, Sienkiewicza i Młynarska - rondo czterowlotowe.

### **2.3. Wariant 3**

Rozwiązanie rozpoczyna się na drodze nr 786 (ul. Partyzantów – wylot na Kielce), w rejonie skrzyżowania z ulicą Sosnową – jak w przypadku wariantu 1. Następnie trasa kieruje się na południe prowadząc w terenie leśnym.

#### **Fotografia 13 Las na trasie obwodnicy w wariantcie 3**



*Źródło: Fotografia autora*

Obwodnica włącza się do ul. Jędrzejowskiej (projektowane rondo) na odcinku pomiędzy ul. Leśną i przejazdem PKP.

#### **Fotografia 14 Widok na skrzyżowanie obwodnicy z ul. Jędrzejowską w wariantcie 3**



*Źródło: Fotografia autora*



Na dalszym odcinku prowadzi w pasie pomiędzy torami PKP a firmą Stolbud, ingerując w teren firmy. Za zakładem kieruje się łukiem na zachód, kryżując się z ulicą Wiśniową (skrzyżowanie skanalizowane z wydzielonymi lewoskrętami). Na dalszym odcinku prowadzi równoległe do trasy obwodnicy w wariantach 1 i 2.

Trasa wariantu 3 kończy się podobnie jak rozwiązania 1 oraz 2 na skrzyżowaniu ulic Głowackiego, Sienkiewicza i Młynarska (projektowane rondo).

#### 2.4. Porównanie wariantów

W poniższej tabeli zestawiono najważniejsze parametry projektowanych wariantów inwestycji.

**Tabela 1 Porównanie wariantów inwestycji**

Nr wariantu	Długość [m]	Długość trasy przejazdu A-B* [m]	Zalety	Wady
1	6887	6887	<ul style="list-style-type: none"> <li>droga omija tereny zabudowy mieszkaniowej,</li> <li>droga posiada najkrótszą trasę przejazdu,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>droga przecina tereny inwestycyjne zakładów ZPUE,</li> </ul>
2	5918	6963	<ul style="list-style-type: none"> <li>obwodnica ma najkrótszą długość,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>droga przebiega w istniejącej zabudowie na długości 840 m w ciągu ul. Partyzantów,</li> </ul>
3	7490	7490	<ul style="list-style-type: none"> <li>droga omija tereny zabudowy mieszkaniowej,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>tereny zamknięte kolejowe w zakresie oddziaływania inwestycji,</li> <li>projektowane rondo w odległości 150m od przejazdu kolejowego,</li> <li>droga posiada najdłuższą trasę przejazdu,</li> <li>trasa najbardziej ingeruje w tereny leśne.</li> </ul>

*Pkt. A – ul. Partyzantów*

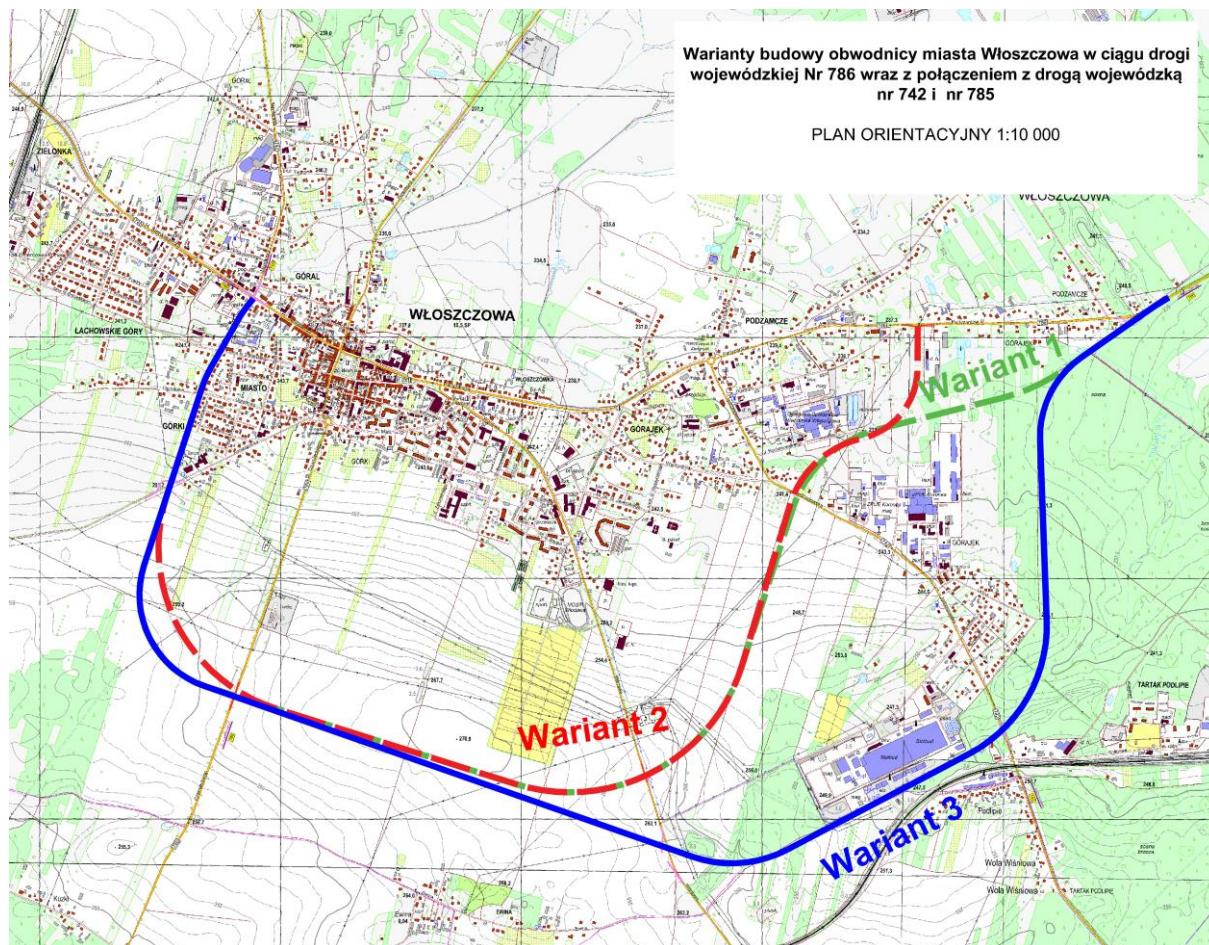
*Pkt. B - skrzyżowanie ulic Głowackiego, Sienkiewicza i Młynarska*

*Źródło: Opracowanie własne*

#### **Wariantem preferowanym przez Zamawiającego oraz Inwestora jest wariant 3.**

Na poniższym planie orientacyjnym przedstawiono warianty inwestycyjne.

## Rysunek 1 Warianty inwestycyjne



Źródło: Opracowanie własne

### **Efektom realizacji inwestycji będzie:**

- oddalenie ruchu pojazdów od terenu zabudowanego,
- poprawa warunków bytowych i bezpieczeństwa mieszkańców miejscowości Włoszczowa,
- skrócenie czasu przejazdu w przewozach pasażerskich i towarowych,
- poprawa płynności ruchu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 742, 785 i 786,
- poprawa klimatu akustycznego i stanu powietrza atmosferycznego w terenie zabudowanym,
- umożliwienie dojazdu do nowych i istniejących terenów inwestycyjnych,
- zwiększenie konkurencyjności oraz zapewnienie spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej województwa świętokrzyskiego, powiatu włoszczowskiego i gminy Włoszczowa.

Inwestycja rozwiąże podstawowe problemy regionu w zakresie infrastruktury transportowej, a mianowicie poprawi jakość i dostępność do dróg w województwie, odseparuje ruch lokalny od ponadlokalnego oraz zwiększy poziom bezpieczeństwa wszystkich użytkowników trasy. Zasadność inwestycji potwierdza również jej komplementarność z dokumentami strategicznymi.