

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

pn.: Budowa i modernizacja sieci ścieżek rowerowych w Gminie Kielce jako element zrównoważonej mobilności miejskiej.

Zadanie I

- Odc. 1: ul. Warszawska – odcinek od skrzyżowania z ul. Orkana (bez skrzyżowania) do skrzyżowania z ul. Witosy (bez skrzyżowania) wraz z połączeniem ze ścieżką w ul. Sikorskiego
- Odc. 2: ul. Jaworskiego – odcinek od skrzyżowania z ul. Warszawską (bez skrzyżowania) do istniejącej ścieżki w ul. Nowaka Jeziorańskiego
- Odc. 3: ul. Orkana – odcinek od skrzyżowania z ul. Klonową do skrzyżowania z ul. Warszawską (bez skrzyżowania)
- Odc. 4: – odcinek połączenia z ul. Jesionową i ścieżką biegnącą w dolinie rzeki Silnicy do istniejącej ścieżki w rejonie skrzyżowania z ul. Turystyczną

1.1 Lokalizacja przedsięwzięcia

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w północnej części miasta Kielce i stanowi kontynuację istniejącej infrastruktury rowerowej.

3. Cel i zakres opracowania.

Celem niniejszego opracowania jest określenie zakresu robót drogowych związanych z **budową ścieżek rowerowych wzdłuż czterech odcinków ulic.**

Zakres opracowania obejmuje:

- **Odcinek 1**
 - **ścieżkę rowerową oraz chodnik wzdłuż ul. Warszawskiej** – odcinek od skrzyżowania z ul. Orkana (bez skrzyżowania) do skrzyżowania z ul. Witosy (bez skrzyżowania) wraz z połączeniem ze ścieżką w ul. Sikorskiego
- **Odcinek 2:**
 - **ścieżkę rowerową oraz chodnik wzdłuż ul. Jaworskiego** – odcinek od skrzyżowania z ul. Warszawską (bez skrzyżowania) do istniejącej ścieżki w ul. Nowaka Jeziorańskiego
- **Odcinek 3:**
 - **ścieżkę rowerową oraz chodnik wzdłuż ul. Orkana** – odcinek od skrzyżowania z ul. Klonową do skrzyżowania z ul. Warszawską (bez skrzyżowania)
- **Odcinek 4:**
 - **ścieżkę rowerową oraz chodnik** - odcinek połączenia z ul. Jesionową i ścieżką biegnącą w dolinie rzeki Silnicy do istniejącej ścieżki w rejonie skrzyżowania z ul. Turystyczną
 - **przebudowę skrzyżowania** ulic: Klonowa - Turystyczna w zakresie wlotu ul. Klonowej

4. Parametry techniczne

W oparciu ustalenia z Inwestorem oraz zgodnie z "Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać **drogi publiczne i ich usytuowanie.** /Dziennik Ustaw nr 430 z dnia 14 maja 1999r." analizowane ścieżki zaprojektowano o następujących parametrach:

- ścieżka rowerowa dwukierunkowa szerokości **2,50m**
- ścieżka rowerowa z udziałem pieszych (ciąg mieszany) szerokości **3,0m**
- chodnik oddzielony od jezdni ścieżką lub zieleńcem szerokości zmiennej min. **1,50m**
- chodnik bezpośrednio przylegający do jezdni lub ścieżki szerokości zmiennej min. **2,0m**

II. Uzasadnienie podstawowych rozwiązań przyjętych w koncepcji

1. Rozwiązanie sytuacyjne

Przebiegi ścieżek rowerowych zaprojektowano w sposób maksymalnie oszczędzający

istniejące drzewa, z maksymalnym wykorzystaniem istniejących pasów drogowych.

- **Odcinek 1** obejmuje **ścieżkę rowerową oraz chodnik** wzdłuż **ul. Warszawskiej**. Początek ścieżki przyjęto w km **0+000,00** za skrzyżowaniem z ul. Jaworskiego – Orkana, natomiast koniec w km **1+540,00** w rejonie mostu, przed skrzyżowaniem z ul. Witosa. Ponadto zaprojektowano dodatkowy odcinek ścieżki rowerowej od km **0+000,00** na skrzyżowaniu z ul. Sikorskiego do km **0+088,00** jako połączenie z ścieżką w ul. Sikorskiego.

Ścieżkę rowerową, na odcinku od skrzyżowania z ul. Warszawską do skrzyżowania z ul. Sikorskiego zaprojektowano po wschodniej stronie ulicy. Następnie zaprojektowano połączenie z istniejącą ścieżką w ul. Sikorskiego zlokalizowaną po stronie południowej ulicy oraz przejście wraz przejazdem dla rowerów przez ul. Warszawską na stronę zachodnią ulicy, przed rondem z ul. Sikorskiego i Jeleniowską. Takie rozwiązanie otwiera możliwość dalszej budowy ścieżki w kierunku terenów zlokalizowanych przy ul. Jeleniowskiej.

Na pozostałym odcinku, od ronda Sikorskiego – Jeleniowska zaprojektowano ciąg wspólny dla pieszych i rowerów.

Ścieżkę rowerową dwukierunkową zaprojektowano szerokości **2,50m** przylegającą bezpośrednio do chodnika oddzieloną od jezdni zieleńcem. Chodnik zaprojektowano o szerokości min. **1,50m**. Ciąg wspólny dla pieszych i rowerów zaprojektowano szerokości **3,0m**.

Na skrzyżowaniach ścieżki ze zjazdami publicznymi zaprojektowano przejazdy rowerowe. Dodatkowo zaprojektowano poszerzenie wylotu zjazdu publicznego z kompleksu sklepów min. Lidl.

- **Odcinek 2** obejmuje **ścieżkę rowerową oraz chodnik** wzdłuż **ul. Jaworskiego**. Początek ścieżki przyjęto w km **0+000,00** za skrzyżowaniem z ul. Warszawską, natomiast koniec w km **0+856,04** na połączeniu z istniejącą ścieżką w ul. Nowaka Jeziorańskiego.

Ścieżkę rowerową, na całym odcinku zaprojektowano po południowej stronie ulicy. W miejscu istniejącego przejścia dla pieszych, w rejonie bawialni i kompleksu sklepów, zaprojektowano przejazd rowerowy przez jezdnię ul. Jaworskiego.

W miejscu istniejących przystanków autobusowych przebieg ścieżki zaprojektowano za wiatami przystankowymi.

Ścieżkę rowerową dwukierunkową zaprojektowano szerokości **2,50m** przylegającą bezpośrednio do chodnika oddzieloną od jezdni zieleńcem. Chodnik zaprojektowano o szerokości zmiennej min. **1,50m**.

Na skrzyżowaniach ścieżki ze zjazdami publicznymi zaprojektowano przejazdy rowerowe. Dodatkowo zaprojektowano koncepcję przebudowy skrzyżowania ulic: Jaworskiego-Piłsudskiego - Zapolskiej w zakresie wlotu ul. Zapolskiej. Istniejące łącznie cztery wloty i wyloty połączono w jeden wlot skanalizowany wyspą środkową typu „łezka”. Przyjęta geometria jest znacznie czytelniejsza dla kierowców, a poza tym bezpieczniejsza, w odniesieniu do zaprojektowanych przejazdów dla rowerów, a tym samym dla rowerzystów. N/przebudowa wlotu będzie przedmiotem odrębnego opracowania. Projektowana ścieżkę rowerową dowiązano do koncepcji przebudowywanego wlotu.

- **Odcinek 3** obejmuje **ścieżkę rowerową oraz chodnik** wzdłuż **ul. Orkana**.

Początek ścieżki przyjęto w km **0-020,05** na połączeniu z istniejącą ścieżką w rejonie skrzyżowania z ul. Klonową, natomiast koniec w km **1+104,16** przed skrzyżowaniem z ul. Warszawską.

Ścieżkę rowerową, na całym odcinku zaprojektowano po południowej stronie ulicy. W miejscu istniejących przystanków autobusowych przebieg ścieżki zaprojektowano za wiatami przystankowymi.

Ścieżkę rowerową dwukierunkową zaprojektowano szerokości **2,50m** przylegającą bezpośrednio do chodnika oddzieloną od jezdni zieleńcem. Chodnik zaprojektowano o szerokości zmiennej min. **1,50m**.

Na skrzyżowaniach ścieżki ze zjazdami publicznymi zaprojektowano przejazdy rowerowe.

- **Odcinek 4** obejmuje **ścieżkę rowerową oraz chodnik** przebiegającą w dolinie rzeki Silnicy oraz wzdłuż ul. **Klonowej**.

Początek ścieżki przyjęto w km **0-007,43** na połączeniu z istniejącą ścieżką biegnącą w dolinie rzeki Silnicy, w rejonie skrzyżowania z ul. Jesionową, natomiast koniec w km **0+650,34** za skrzyżowaniem z ul. Turystyczną. Ponadto zaprojektowano dodatkowy odcinek ścieżki rowerowej od km **0+596,70** do km **0+614,30** łączący zaprojektowaną, wg odrębnego opracowania, ścieżkę rowerową wzdłuż ul. Jesionowej z istniejącą i projektowaną ścieżką rowerową biegnącą w dolinie rzeki Silnicy.

Na odcinku od istniejącej ścieżki biegnącej w dolinie rzeki Silnicy, w rejonie skrzyżowania z ul. Jesionową, zaprojektowano ciąg wspólny dla pieszych i rowerów zlokalizowany po wschodniej stronie zbiornika. W rejonie skrzyżowania zaprojektowano również odcinek ciągu wspólnego łączącego istniejącą i projektowaną, wg odrębnego opracowania, ścieżkę rowerową wzdłuż ul. Jesionowej. Na odcinku ok. 350m ciąg wspólny przebiega wzdłuż zbiornika, w kierunku północnym. Następnie pomiędzy budynkami nr 49 i nr 51 przechodzi do ul. Klonowej i na odcinku do zatoki postojowej przy restauracji biegnie wzdłuż ulicy, po stronie zachodniej. Na pozostałym odcinku do skrzyżowania z ul. Turystyczną oraz ok. 60m dalej, ciąg wspólny przechodzi w ścieżkę rowerową, przebiegającą wzdłuż ulicy Klonowej. Przejazd i przejście dla pieszych przez ul. Turystyczną zaprojektowano wyniesiony w formie progu zwalniającego dla samochodów i zapewnić prawidłowe odwodnienie (nie zalewanie ul. Turystycznej w kierunku zalewu).

Ciąg wspólny dla pieszych i rowerów zaprojektowano szerokości **3,0m**. Ścieżkę rowerową dwukierunkową zaprojektowano szerokości **2,50m**, natomiast chodnik o szerokości zmiennej min. **1,50m**.

Na odcinku od ul. Pieszkiej do ul. Turystycznej zaprojektowano również zmianę oznakowania poziomego, mające na celu uporządkowanie ruchu samochodowego oraz parkowania. Poprzez oznakowanie poziome wyznaczono zatokę autobusową za skrzyżowaniem z ul. Turystyczną, natomiast poprzez korektę krawężnika zatokę postojową dla samochodów osobowych.

Dodatkowo zaprojektowano przebudowę skrzyżowania ulic: Klonowa - Turystyczna w zakresie wlotu ul. Klonowej. Dokonano poszerzenia wlotu północnego ul. Klonowej. Na obu wlotach ulicy zaprojektowano wyspy dzielące, w formie azyli dla pieszych, wydzielając na obu wlotach pasy dla relacji skrętu w lewo.

Przyjęta geometria skrzyżowania oraz zaprojektowane oznakowanie jest znacznie czytelniejsze i powoduje uporządkowanie ruchu, a tym samym zwiększenie bezpieczeństwa.

Przebieg sytuacyjny wraz z wymiarami przekroju poprzecznego przedstawiono na rys. nr 2.1÷2.4.