

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

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

Zadanie IV

- Odcinek 1: ul. Krakowska od ul. Jagiellońskiej do WDK (przeprowadzenie ścieżki przez obiekt nad ul. Armii Krajowej tylko poprzez organizację ruchu) – bez skrzyżowania z ul. Gagarina
- Odcinek 2: ul. Krakowska od ul. Górników Staszicowskich do granicy miasta i połączenie z ul. Zalesie (bez skrzyżowania z ul. Chorzowską)

1.1 Lokalizacja przedsięwzięcia

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w południowej 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 dwóch odcinków ulicy.**

Zakres opracowania obejmuje:

- **Odcinek 1**
 - **ścieżkę rowerową oraz chodnik wzdłuż ul. Krakowskiej** – odcinek od ul. Jagiellońskiej do WDK (bez skrzyżowania z ul. Gagarina)
- **Odcinek 2:**
 - **ścieżkę rowerową oraz chodnik wzdłuż ul. Krakowskiej** – odcinek od granic miasta do ul. Górników Staszicowskich (bez skrzyżowania z ul. Chorzowską),

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 **2,0m**
- ścieżka rowerowa z udziałem pieszych (ciąg mieszany) szerokości **3,0 ÷ 3,50m**
- 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. Krakowskiej.** Początek ścieżki przyjęto w km **0-006,50** za skrzyżowaniem z ul. Jagiellońską, natomiast koniec w km **2+017,50** na połączeniu z istniejącą ścieżką rowerową za rondem przy WDK. Przebieg ścieżki przez obiekty mostowe (wiadukt kolejowy i drogowy) na odcinku od km **0+612,75** do km **1+040,00** będzie przedmiotem odrębnego opracowania. Stan istniejący obiektów (szerokość) uniemożliwia przeprowadzenie przez nie ścieżki wyłącznie poprzez zmianę oznakowania, bez ingerencji w konstrukcję obiektów.

Ścieżkę rowerową, na całym odcinku zaprojektowano po południowej stronie ulicy.

Z uwagi na uwarunkowania wysokościowe (istniejąca skarpa) oraz bliskość zabudowy, w celu przeprowadzenia ścieżki rowerowej, w rejonie skrzyżowania z ul. Mielczarskiego, dokonano korekty (skrócenia) pasa dla pojazdów skręcających w prawo.

Na odcinku od ul. Jagiellońskiej do wiaduktu kolejowego oraz od wiaduktu drogowego do rejonu ul. Pakosz zaprojektowano ścieżkę rowerową dwukierunkową szerokości **2,0m** oddzieloną od jezdni zieleńcem, przylegającą do projektowanego chodnika.

Na pozostałym odcinku do granicy opracowania do ronda zaprojektowano ścieżkę rowerową dwukierunkową szerokości **2,0m** oddzieloną od jezdni zieleńcem i chodnikiem. Zamiana lokalizacji ścieżki i chodnika wynika z usytuowania i konieczności ochrony istniejących drzew.

W miejscu istniejącego przystanku autobusowego przebieg ścieżki zaprojektowano za wiatą przystankową.

Chodnik zaprojektowano o szerokości zmiennej min. **1,50m**.

Na skrzyżowaniach ścieżki ze zjazdami publicznymi zaprojektowano przejazdy rowerowe.

- **Odcinek 2** obejmuje **ścieżkę rowerową oraz chodnik** wzdłuż **ul. Krakowskiej**. Początek ścieżki przyjęto w km **0+000,00** na połączeniu z ul. Górników Staszicowskich, natomiast koniec w km **1+161,00** na połączeniu z obiektem mostowym na rzece Bobrzy, w rejonie granic miasta.

Na całej długości analizowanego odcinka, ścieżkę rowerową połączoną z ruchem pieszym tj. ciąg pieszo-rowerowy zaprojektowano po zachodniej stronie ulicy.

Ciąg wspólny zaprojektowano następującej szerokości:

- **3,50m** przylegający bezpośrednio do krawężnika, na odcinku od obiektu mostowego do ul. Chorzowskiej oraz od wjazdu do ośrodka dla dzieci do zatoki autobusowej
- **3,0m** oddzielony od jezdni zieleńcem szerokości zmiennej od ul. Chorzowskiej do wjazdu do ośrodka dla dzieci autystycznych oraz na pozostałym odcinku od zatoki autobusowej do ul. Górników Staszicowskich (częściowo lokalizacja za rowem).
- Na długości zatoki autobusowej, z uwagi na ograniczenia terenowe, zaprojektowano zawężenie obustronne ciągu wspólnego do szerokości **2,50m**.

Z uwagi na ograniczenia terenowe (szerokość pasa drogowego), w rejonie ośrodka dla dzieci autystycznych dokonano korekty sytuacyjnej (przesunięcia) zatoki autobusowej. Natomiast na odcinku pomiędzy w/w zatoką autobusową a kolejną zatoką, w kierunku miasta, zaprojektowano zmianę przekroju poprzecznego drogi tj. likwidację pobocza utwardzonego i ustawienie krawężnika. Projektowany krawężnik stanowi kontynuację krawężnika istniejącego na poprzednim odcinku. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian tj. zgodnie ze stanem istniejącym 7,0m.

Na odcinku od ul. Chorzowskiej do wjazdu do ośrodka dla dzieci autystycznych zaprojektowano rów kryty przylegający bezpośrednio do ciągu pieszo-rowerowego.

Przejścia przez dwa obiekty mostowe zaprojektowano w postaci podwieszanych, do istniejącej konstrukcji kładek kompozytowych.

Przebieg sytuacyjny wraz z wymiarami przekroju poprzecznego przedstawiono na rys. nr 2.1÷2.2.