

OPIS TECHNICZNY

I. PODSTAWA I PRZEDMIOT OPRACOWANIA.

Dokumentacja jest opracowywana na zlecenie Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy na podstawie umowy nr 127/IP/2014 z dnia 27 sierpnia 2014r.

Stanowi ona jeden ze składników większego pakietu dokumentacji, stanowiącego przedmiot powyższej umowy i obejmującego zamierzenia inwestycyjne o nazwie: "***Budowa infrastruktury dla ruchu rowerowego wzdłuż ulicy Grunwaldzkiej, Kruszwickiej, Łochowskiej, Focha, Jagiellońskiej i Wiatrakowej w Bydgoszczy***".

Przedsięwzięcie to ma być realizowane przez ZDMiKP w ramach zadania pn. "**Drogi dla rowerów w Bydgoszczy**" i zostało podzielone według klucza obszarowego na następujące części składowe:

- *Zadanie 1- Przebudowa z rozbudową ulicy Grunwaldzkiej w Bydgoszczy na odcinku od ulicy Kraszewskiego do Ronda Grunwaldzkiego,
- *Zadanie 2- Przebudowa z rozbudową ulicy Kruszwickiej oraz ronda Poznańskiego w Bydgoszczy,
- *Zadanie 3- Przebudowa z rozbudową ulicy Łochowskiej w Bydgoszczy,
- *Zadanie 4- Przebudowa z rozbudową ulicy Focha wraz ze skrzyżowaniem z ul. Gdańską, Mostową i Jagiellońską w Bydgoszczy,
- *Zadanie 5- Przebudowa skrzyżowania ulicy Wiatrakowej z ul. Nowodworską, Lenartowicza i Traugutta w Bydgoszczy z wyznaczeniem kontrpasa rowerowego w ul. Wiatrakowej,
- *Zadanie 6- Przebudowa ronda Grunwaldzkiego w Bydgoszczy.

Dokumentacja jest realizowana w dwóch fazach:

- ⇒ pośrednia - koncepcja programowo-przestrzenna,
- ⇒ ostateczna - projekty budowlane i wykonawcze dla poszczególnych odcinków.

Przedmiotem niniejszego opracowania jest pośrednia faza tj. koncepcja programowo-przestrzenna dla pierwszego z wymienionych powyżej zadań .

II. FORMALNE PODSTAWY INWESTYCJI.

Planowana budowa dróg rowerowych ma być wykonywana w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko - Pomorskiego.

Ze względu na konieczność pozyskania gruntów prywatnych, Inwestor planuje iż całe zadanie będzie realizowane na mocy „Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych” oraz „Ustawy z dnia 25 lipca 2008r o zmianie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw”.

III. ROZWIĄZANIE PROJEKTOWE

III.1. Rozwiązanie funkcjonalno-geometryczne.

Projektem objęto odcinek o długości ok. 1 500 m od ulicy Kraszewskiego do ronda Grunwaldzkiego.

Planowane roboty mieszczą się w pasie wyznaczonym przez obrzeżną linię zabudowy. Konieczne będą jednak lokalne regulacje terenowo-prawne, związane z przejęciem gruntów prywatnych na cele inwestycji drogowej. W opracowaniu wydzielono 3 odcinki.

III.1.1. Odcinek ul. Grunwaldzkiej od ul. Kraszewskiego do wiaduktu (ul. Czarna Droga).

Po północnej stronie pasa ulicznego na całej długości przewidziano budowę drogi rowerowej, zblokowanej z chodnikiem - każdy element o szerokości 2,0 m. Z zasady ścieżka zlokalizowana została od strony jezdni a chodnik od strony budynków – przeplot występuje jedynie po wschodniej stronie zatoki autobusowej , w rejonie posesji nr 116-118. Taki „odwrócony” układ został dowiązany do istniejących nawierzchni w rejonie wlotu ul. Młyńskiej. Na ogół oba ciągi byłyby rozdzielone marginesem o szerokości 0,5÷0,3 m. Wyjątek stanowi odcinek o długości ok. 170 m, usytuowany od posesji nr 102 do 118, gdzie udało się odsunąć ścieżkę od chodnika na odległość 1,8 m - pas ten zostanie wypełniony zielenią.

Ciąg rowerowo-pieszny będzie oddzielony od jezdni pasem zieleni o szerokości 6÷7 m.

Zachowana zostanie dotychczasowa lokalizacja zatok autobusowych i zjazdów do posesji.

Po stronie południowej, począwszy od wlotu ul. Kraszewskiego, zaprojektowano drogę rowerową, stanowiącą przedłużenie ciągu, zbudowanego w ramach budowy Węzła Zachodniego. O ile jednak po zachodniej stronie ul. Kraszewskiego ścieżka jest zblokowana z chod-

nikami o tyle w części objętej niniejszą koncepcją zaproponowano wydzielenie samodzielnej drogi rowerowej. Ma ona być usytuowana w obecnym pasie zieleni, oddzielającym jezdnię główną ulicy Grunwaldzkiej od istniejącej drogi serwisowej. Na planie sytuacyjnym wskazano też lokalizację nowej stacji przystankowej dla rowerów (w rejonie posesji nr 135 i 137).

Projektowana ścieżka na całej długości ma mieć szerokość 2,0 m i byłaby oddzielona od jezdni głównej pasem zieleni o zmiennej szerokości od 2,9 m ÷ 6,8 m . Zaprojektowano ją w taki sposób, aby zachować możliwość przyszłej przebudowy drogi serwisowej i wykonania wzdłuż niej stanowisk postojowych. Na obecnym etapie piesi oraz kierowcy samochodów korzystaliby z jezdni serwisowej na dotychczasowych zasadach.

Projektowana droga rowerowa łączyłaby się z chodnikiem dopiero przed nasypem kolejowym. Taki zblokowany odcinek byłby dowiązany do ul. Czarna Droga.

Uwaga!

Budowa nowej ścieżki rowerowej będzie wymagała przestawienia dwóch słupów oświetlniowych oraz wiaty przystankowej przy zatoce autobusowej za ulicą Kraszewskiego.

Ponadto po stronie wschodniej (pomiędzy posesją nr 84 a wiaduktem) przewiduje się zaadaptowanie rozwiązania, przygotowanego w ramach odrębnego projektu, związanego z budową nowego obiektu handlowego. Zgodnie z tym opracowaniem, jezdnia będzie poszerzona do 5-ciu pasów ruchu a istniejąca zatoka autobusowa i przejście dla pieszych zostaną przesunięte w kierunku zachodnim. W ramach adaptowanego projektu (opracowanego przez to samo biuro) uwzględniono już przebiegi ścieżek, spójne z całą koncepcją.

III.1.2. Odcinek od wiaduktu (ul. Czarna Droga) do ul. Granicznej.

Po północnej stronie pasa ulicznego, począwszy od ul. Czarna Droga w kierunku Centrum, przewidziano budowę drogi serwisowej o długości ok. 105 m. Byłaby ona dostępna zarówno dla rowerzystów jak i pieszych, a łącząc się z jezdnią główną poprzez zjazd na wysokości posesji nr 70, zapewniałaby równocześnie dojazd do posesji nr 72 ÷ 78. Na obecnym etapie proponuje się, aby droga serwisowa była połączona również z ul. Czarna Droga. Obok drogi serwisowej zaprojektowano zatokę postojową o szerokości 1,5 m. Służyłaby ona parkowaniu równoległemu a samochody stawałyby częściowo w zatoce a częściowo na jezdni.

Na dalszej części opisywanego odcinka, aż do ul. Granicznej, zaprojektowano ścieżkę rowerową, zblokowaną z chodnikiem i oddzielona od jezdni głównej pasem zieleni.

Oba ciągi miałyby szerokość po 2,0 m i byłyby rozdzielone marginesem o szerokości 0,5 m. Zatoka autobusowa nieomal zachowałaby dotychczasową lokalizację przy posesji nr 68 i 64.

Po stronie południowej proponuje się zachowanie w istniejącym układzie geometrycznym jezdni serwisowej (do ul. Wrocławskiej) oraz pieszojezdni (do ul. Granicznej). Przewidziano jedynie drobne uzupełnienia i korekty:

- wykonanie przejazdów rowerowych w poprzek ul. Grunwaldzkiej przy skrzyżowaniach z ul. Kanałową i Wrocławską,
- wprowadzenie ścieżki rowerowej w jezdnię ul. Wrocławskiej (jako przygotowanie do wyznaczenia kontrpasa),
- zwężenie jezdni serwisowej po zachodniej stronie wlotu ul. Wrocławskiej i wydzielenie obok niej niezależnej ścieżki - ułatwi to rowerzystom poruszanie się z zachodu na wschód z ominięciem osygnalizowanego wlotu.

III.1.3. Odcinek od ul. Granicznej do ronda Grunwaldzkiego.

Na odcinku tym zaproponowano większe korekty geometryczne, obejmujące również jezdnie główne.

Po stronie północnej proponuje się zwężenie jezdni do dwóch pasów ruchu i przesunięcie jej w kierunku pasa dzielącego. Zabieg ten pozwoli zarówno na wpisanie drogi rowerowej, zblokowanej z chodnikiem wzdłuż "parzystej" zabudowy jak i wygospodarowanie pasa postojowego, usytuowanego przy północnej krawędzi. Zachowana zostałaby dotychczasowa lokalizacja długiej (ok.120 m) zatoki autobusowej, na której wymieniono by jedynie nawierzchnię. W rejonie zatoki ścieżka biegłaby po zewnętrznej stronie peronu, omijając wiaty przystankowe. Począwszy od ul. Granicznej w kierunku zatoki ścieżka byłaby zblokowana z chodnikiem. W znacznej części znalazłaby się w miejscu likwidowanego pasa postojowego i byłaby oddzielona od nowej zatoki parkingowej marginesem bezpieczeństwa o szerokości 0,5 m.

Zatoki postojowe do parkowania równoległego zaprojektowano także wzdłuż południowej krawędzi jezdni północnej (na długości budynków od nr 5 ÷ nr 11). Ze względów bezpieczeństwa zwiększono ich wymiary w stosunku do wymagań normatywnych - wraz z marginesem bezpieczeństwa będą miały szerokość 3,15 m.

Po stronie południowej przewidziano przebudowę jezdni głównej i przesunięcie jej w kierunku północnym (maksymalnie o 3,2 m). Dzięki temu wzdłuż parkanu cmentarza Starofarnego powstanie miejsce, w które można wpisać ścieżkę zblokowaną z chodnikiem (oba elementy o szer. 2,0 m). Ścieżka będzie oddzielona od jezdni marginesem bezpieczeństwa o szerokości 0,8÷2,9 m a od chodnika – opaską o szerokości 0,5 ÷ 0,3 m.

III. 2. Proponowane nawierzchnie drogowe.

Szczegółowe rozwiązania konstrukcyjne zostaną podane w projekcie budowlanym po ostatecznych uzgodnieniach z Inwestorem. Wstępnie przyjęto następujące założenia dla nawierzchni poszczególnych elementów pasa drogowego:

- Ścieżki rowerowe - nawierzchnia bitumiczna,
- Chodniki - wibroprasowane, fazowane płytki betonowe o wymiarach 50x50,
- Marginesy - kostki typu „Starobruk” koloru żółtego albo z bruczek mozaikowy lub z otoczaki, osadzone w zaprawie betonowej,
- Jezdnie - trzywarstwowa nawierzchnia bitumiczna,
- Miejsca postojowe :
 - ⇒ przy jezdni głównej - kostki betonowe na podbudowie betonowej,
 - ⇒ przy zieleńcach - płyty ażurowe układane na kruszywie naturalnym.,
- Zatoki autobusowe- kamienna kostka rzędowa na podbudowie betonowej .

IV. PRZEBUDOWY I ROZBUDOWY SIECI UZBROJENIA .

Na podstawie uzyskanych warunków określono zakresy przebudowy oraz rozbudowy uzbrojenia pod- i naziemnego. Przewiduje się:

- Przebudowę odcinków oświetlenia ulicznego,
- Przebudowę dwóch sygnalizacji świetlnych,
- Przebudowa i zabezpieczenie linii energetycznych SN i nn,
- Zabezpieczenie urządzeń teletechnicznych,
- Budowę dwóch odcinków kanalizacji deszczowej oraz nowych wpustów ulicznych,

V. UWAGI KOŃCOWE.

Niniejsza koncepcja zostanie zaprezentowana na Kolegium Prezydenckim i będzie przekazana do konsultacji społecznych. Po uzyskaniu opinii i akceptacji przez Kolegium, będzie stanowiła podstawę do dalszych prac, związanych z opracowaniem projektu budowlanego i wykonawczego.

Poniżej podano jednak kilka uwag, które - zdaniem autorów - mogą być pomocne przy ocenie przedstawionego zamierzenia:

- 1) Przeprowadzenie ciągów rowerowych po obu stronach ulicy Grunwaldzkiej jest możliwe na całym odcinku. Częściowo będą to wydzielone ścieżki a częściowo drogi serwisowe, wspólne dla rowerzystów i samochodów oraz krótki odcinek pieszojezdni. Nawet tam, gdzie rowerzyści będą dzielili drogę z innymi użytkownikami, znacznie poprawi się ich bezpieczeństwo i komfort podróży.
- 2) Przy okazji budowy dróg rowerowych zostaną uporządkowane odcinki pasa drogowego poprzez budowę drogi serwisowej i wydzielonych miejsc postojowych.
- 3) Aby uzyskać miejsce na nowe drogi rowerowe, projektanci proponują zwężenie a lokalnie również przesunięcie istniejących jezdni ulicy Grunwaldzkiej w rejonie wlotu na rondo. Zwiększa to w sposób istotny zakres robót i rozszerza charakter inwestycji. Zamiast "zwykłej" budowy ścieżek Inwestora czeka - na odcinku wschodnim - poważna przebudowa ulicy. Będzie się to wiązało z pewnymi niedogodnościami w fazie robót ale pozwoli uzyskać oczekiwane efekty dla infrastruktury rowerowej bez istotnego pogorszenia walorów funkcjonalnych dla ruchu samochodowego.
- 4) Pozyskiwanie terenu pod drogi rowerowe będzie wymagało zajęcia działek należących do właścicieli prywatnych. Niezbędne wykupy spowodują jednak równocześnie uporządkowanie stanu prawnego na odcinkach objętych inwestycją. Konieczność pozyskania gruntu wymusza prowadzenie inwestycji według procedury ZRID.

Za zespół projektowy

Włodzimierz Palicki