

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest koncepcja projektowa dla zamierzenia budowlanego pn.: „Budowa dróg dla rowerów dochodzących do węzłów przesiadkowych komunikacji miejskiej – jako niezbędny uzupełniający element projektu – zaprojektuj i wybuduj” część 4 – etap H.

2. MATERIAŁY WYJŚCIOWE

Materiały wyjściowe do projektowania stanowią następujące dokumenty:

- umowa zawarta pomiędzy Zamawiającym a Jednostką Projektową,
- mapa do celów projektowych,
- inwentaryzacja projektanta,
- rozporządzenie MTIGM w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
- obowiązujące przepisy i normy branżowe.

3. LOKALIZACJA INWESTYCJI

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w ciągu ulicy 20 stycznia od ulicy gen. Stefana „Grota” Roweckiego 26 do ulicy 20 stycznia 135 w Pabianicach, w gminie miejskiej Pabianice, powiat pabianicki, województwo łódzkie.

4. ZAKRES OPRACOWANIA

- budowa ścieżki rowerowej,
- budowa chodników,
- budowa ciągu pieszo-rowerowego,
- przebudowa zjazdów,
- przebudowa peronów autobusowych,
- przebudowa miejsc parkingowych,
- budowa korytek krakowskich.

5. STAN ISTNIEJĄCY

PARAMETRY TECHNICZNE UL 20 STYCZNIA

- kategoria drogi: powiatowa
- klasa drogi: Z
- przekrój drogi: uliczny, 1x2
- szerokość jezdni: 6,6-11,5m
- nawierzchnia jezdni: bitumiczna
- szerokość pasa zieleni: zmienna
- szerokość chodnika: 2,0-5,0m
- nawierzchnia chodnika: kostka betonowa
- pochylenie poprzeczne chodnika: jednostronne w kierunku jezdni 2%
- dostępność do drogi nieograniczona

6. STAN PROJEKTOWANY

Odcinek od ulicy gen. Stefana „Grota” Roweckiego 26 do Ronda Krwiodawców PCK - północna strona drogi

Zaprojektowano ścieżkę rowerową jednokierunkową wraz z chodnikiem jako kontynuację istniejącej infrastruktury wzdłuż ulicy Grota Roweckiego. Na ww. odcinku drogi zaprojektowano wymianę nawierzchni dwóch peronów autobusowych oraz wprowadzenie barierek ochronnych dla pieszych. Zaproponowano także przebudowę zjazdów publicznych. Z uwagi na kolizję istniejącego słupa energetycznego z projektowaną ścieżką rowerową (0 + 242 km oś północna) zaprojektowano przesunięcie go, jak wskazano na planie sytuacyjnym. Miejsca parkingowe na odcinku od 0 + 359 km do 0 + 445 km (oś północna) oddzielono od ścieżki rowerowej wyniesionym krawężnikiem i opaską o szerokości 1,00 m. Na odcinku od 0 + 534 km do 0 + 585 km oraz od 0 + 683 km do 0 + 760 km (oś północna) wprowadzono ciąg pieszo-rowerowy oddzielony od jezdni wyniesionym krawężnikiem oraz powierzchnią wyłączoną z ruchu w ramach oznakowania poziomego. Zaprojektowano dwukierunkowe przejazdy rowerowe i przejścia dla pieszych przez skrzyżowania jak wskazano na planie sytuacyjnym.

Odcinek od skrzyżowania ul. gen. Stefana „Grota” Roweckiego z ul. 20 Stycznia do Ronda Krwiodawców PCK - południowa strona drogi

Zaprojektowano ścieżkę rowerową jednokierunkową wraz z chodnikiem jako kontynuację istniejącej infrastruktury wzdłuż ulicy Grota Roweckiego. Na ww. odcinku drogi zaprojektowano wymianę nawierzchni peronu autobusowego i wprowadzenie barierek ochronnych dla pieszych oraz zaproponowano przebudowę zjazdów publicznych i indywidualnych. Na odcinku od 0 + 444 km do km oraz od km do 0 + 482 km (oś południowa) wprowadzono ciąg pieszo-rowerowy. Miejsca parkingowe na odcinku od 0 + 482 km do 0 + 502 km (oś południowa) oddzielono od ścieżki rowerowej wyniesionym krawężnikiem i opaską o szerokości 1,00 m.

Rondo Krwiodawców PCK

- Na północnym wlocie Ronda zaproponowano wydzielenie fragmentu powierzchni wyłączonej z ruchu na pas dla rowerów po obu stronach drogi jako wprowadzenie do projektowanej ścieżki rowerowej przechodzącej następnie w ciąg pieszo-rowerowy. Zaprojektowano także przejście dla pieszych wraz z przejazdem rowerowym przez ulicę Myśliwską.

- Na wschodnim wlocie Ronda zaprojektowano ścieżkę rowerową dwukierunkową z możliwością przejazdu przez ulicę 20 Stycznia i ulicę gen. Zygmunta „Waltera” Janke. Zaprojektowano także chodnik do przebudowywanych miejsc parkingowych przy ulicy 20 Stycznia oraz dowiązanie do istniejącej infrastruktury przy Dworcu Autobusowym. Zaproponowano także przejście dla pieszych przez ulicę 20 Stycznia. Z uwagi na kolizję istniejącego słupa energetycznego z projektowaną ścieżką rowerową zaprojektowano przesunięcie go, jak wskazano na planie sytuacyjnym.

- Na południowym wlocie Ronda zaprojektowano ścieżkę rowerową dwukierunkową jako kontynuację istniejącej infrastruktury. Ze względu na kolizję i konieczność zachowania skrajni ścieżki rowerowej zaproponowano usunięcie dwóch drzew, jak wskazano na planie sytuacyjnym. Zaprojektowano przejazd rowerowy przez ulicę gen. Zygmunta „Waltera” Janke.

- Na zachodnim wlocie Ronda zaprojektowano po północnej stronie drogi ciąg pieszo-rowerowy, a po południowej stronie drogi ścieżkę rowerową i chodnik. Zaproponowano przejście dla pieszych i przejazd rowerowy przez ulicę 20 Stycznia.

Odcinek od Ronda Krwiodawców PCK do ul. Rydzyńskiej

Zaprojektowano przebudowę miejsc parkingowych przy ulicy 20 Stycznia wydzielając osiem miejsc parkingowych dla samochodów osobowych oraz jedno miejsce dla osób niepełnosprawnych. Wzdłuż ww. odcinka drogi zaprojektowano dwukierunkową ścieżkę rowerową. Zaproponowano także przebudowę zjazdów indywidualnych. Na odcinku od 0 + 874 km do 1 + 118 km (oś południowa) zaprojektowano dowiązanie ścieżki rowerowej do jezdni i wprowadzono pas powierzchni wyłączonej z ruchu w ramach oznakowania poziomego w celu oddzielenia ruchu rowerowego od ruchu samochodowego. W ramach odprowadzenia wód opadowych z jezdni zaprojektowano wzdłuż ulicy 20 Stycznia na odcinku od 0 + 874 km do 1 + 118 km (oś południowa) krawężnik zatopiony oraz wprowadzono korytka krakowskie. Na odcinku od 0 + 956 km do 1 + 062 km (oś południowa) w miejscu zbliżenia do ścieżki rowerowej oraz na zjazdach zastosowano korytka krakowskie z pokrywą żelbetową. Na skrzyżowaniu z ulicą Rydzyńską oraz w ramach połączenia północnej i południowej strony ulicy 20 Stycznia zaprojektowano przejście dla pieszych wraz z przejazdem rowerowym. Na wysokości posesji nr 135 zaprojektowano wprowadzenie ruchu rowerowego z jezdni na projektowaną ścieżkę rowerową po północnej stronie drogi i odwrotnie po południowej stronie drogi.

W całym opracowaniu wydzielono skrajnię rowerową z płytki betonowej 25x25 cm w kolorze grafitowym w miejscach prowadzenia obok siebie ścieżki rowerowej i chodnika.

Podstawowe parametry techniczne – elementy projektowane

- szerokość chodnika: 1,50 -3,00 m
- nawierzchnia chodnika: płytki betonowa 25x25 cm, kolor szary
- pochylenie poprzeczne chodnika: jednostronne w kierunku jezdni 2%
- szerokość skrajni rowerowej przy chodniku – 0,25 m
- nawierzchnia skrajni rowerowej: płytki betonowa 25x25 cm, kolor grafit

- szerokość ścieżki rowerowej jednokierunkowej: 1,50 – 2,50 m
- szerokość ścieżki dwukierunkowej: 2,00 – 2,50 m
- nawierzchnia ścieżki rowerowej: bitumiczna
- pochylenie poprzeczne ścieżki rowerowej: jednostronne w kierunku jezdni 2%

- szerokość ciągu pieszo-rowerowego: 3,00 m
- nawierzchnia ciągu pieszo-rowerowego: bitumiczna
- pochylenie poprzeczne ciągu pieszo rowerowego: jednostronne w kierunku jezdni 2%

- szerokość zjazdu indywidualnego: 3,00 – 5,00 m
- nawierzchnia zjazdu indywidualnego: kostka betonowa 20x10 cm, kolor szary

- szerokość zjazdu publicznego: 4,00 – 9,50 m
- nawierzchnia zjazdu publicznego: kostka betonowa 20x10 cm, kolor szary

- szerokość miejsc parkingowych: 2,50 / 3,60 m
- nawierzchnia miejsc parkingowych: kostka betonowa 20x10 cm

- szerokość opaski: 1,00 m
- nawierzchnia opaski: płytki betonowa 25x25, kolor szary

- szerokość peronu autobusowego: 3,50 – 6,00 m
- nawierzchnia peronu autobusowego: kostka betonowa 20x10 cm, kolor szary

PLAN ORIENTACYJNY

