Miejski Zarząd Dróg w Kielcach
informuje, że obecnie przygotowywana jest dokumentacja projektowa
dla zadania inwestycyjnego pod nazwą:

„Budowa pętli autobusowej i parkingu przesiadkowego w rejonie ul. Tarnowskiej wraz z budową nowego połączenia ul. Tarnowskiej z Rondem "Czwartaków", bus pasów i ścieżki rowerowej"

Ze wstępną koncepcją w/w zadania inwestycyjnego będzie można zapoznać się w siedzibie Miejskiego Zarząd Dróg w Kielcach przy ul. Prendowskiej 7, w pokoju nr 4, w godzinach pracy urzędu, tj. od 7.30 do 15.30 lub na stronach internetowych urzędu.
Ewentualne uwagi i zastrzeżenia należy składać do dnia 24.02.2012r. na adres: Miejski Zarząd Dróg w Kielcach, ul. Prendowskiej 7, 25-384 Kielce.

Charakterystyka przedsięwzięcia

1.1 Lokalizacja przedsięwzięcia

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w południowo-wschodniej części miasta Kielce i stanowi nowe połączenie komunikacyjne od ulicy Tarnowskiej do Ronda „Czwartaków".

1.2 Rodzaj, cel i zakres przedsięwzięcia

Realizacja przedsięwzięcia jest konieczna z uwagi na jej duże znaczenie w podstawowym układzie komunikacyjnym miasta Kielce. Inwestycja spowoduje zmniejszenie natężenia ruchu na ulicy Wrzosowej wśród zabudowy oraz obiektów szkolnych oraz na ulicy Popiełuszki (na odcinku od ulicy Wapiennikowej do ulicy Wrzosowej) będącej odcinkiem drogi krajowej nr 73. Będzie ona również stanowić bardzo istotny element komunikacji zbiorowej (bus-pasy, pętla autobusowa, parking przesiadkowy) w tej części Kielc. Inwestycja będzie także fragmentem planowanej południowej, śródmiejskiej obwodnicy Kielc.

Planowana inwestycja obejmuje:
- budowę ul. Armii Ludowej na odcinku ok. 1500 m,
- budowę pętli autobusowej w raz z parkingiem przesiadkowym,
- przebudowę ronda „Czwartaków",
- przebudowę wlotów ulic: Wojska Polskiego, Wrzosowej, Grota Roweckiego, Karskiego,
- budowę chodników, ścieżek rowerowych (ew. ciągów pieszo-rowerowych) ,
- budowę kanalizacji deszczowej,
- budowę oświetlenia ulicznego,
- przebudowę lub zabezpieczenie istniejącej sieci uzbrojenia i innych urządzeń kolidujących z projektowaną przebudową ulic (wodociągi, kanalizacje sanitarne oraz deszczowe, linie teletechniczne i elektryczne, sieci gazowe, itp.),
- wyburzenia budynków,
- wycinkę drzew/nasadzenia zieleni.
-

1.3 Opis i parametry przedsięwzięcia

1.3.1 Stan istniejący

Pod względem topograficznym teren, przez który będzie przebiegać projektowana ulica Armii Ludowej jest terenem płaskim. W większości jest to teren niezagospodarowany, na którym występuje roślinność trawiasta, krzewiasta oraz

pojedyncze drzewa. Lokalnie występują nasypy o wysokości do 12m. Na przedmiotowym terenie w większości przypadków dojazd do nieruchomości (działek gruntowych) jest zapewniony za pomocą dróg gruntowych. Jedyną drogą, która posiada nawierzchnie twardą, ulepszoną jest ul. Karskiego. Rejon połączenia ulicy Armii Ludowej z istniejącym układem komunikacyjnym, to - od strony południowej rondo „Czwartaków", a od strony północnej skrzyżowanie ulic: Tarnowska - Wapiennikowa – Al. ks. Jerzego Popiełuszki.

W stanie istniejącym rondo „Czwartaków" stanowi połączenie ulic Wrzosowej, Wojska Polskiego i Grota Roweckiego. Jest rondem małym, jednopasowym o średnicy wyspy centralnej około 27 m i średnicy zewnętrznej ok. 40 m.

Natomiast połączenie ulic Tarnowskiej, Wapiennikowej i Al. ks. Jerzego Popiełuszki jest skrzyżowaniem z wyspą centralną o średnicy około 40 m.

Zagospodarowanie terenu przyległego od strony północnej stanowi ulica Wojska Polskiego wraz z przyległą do niej zabudową mieszkaniową jednorodzinną o dużej intensywności zabudowy. Ulica Wojska Polskiego posiada jezdnię o nawierzchni brukowej i nie jest wyposażona w chodniki. Po stronie północnej w bliskim sąsiedztwie projektowanego korytarza ulicy znajduje się również stacja transformatorowa.

Po stronie południowej usytuowana jest intensywna zabudowa przemysłowa, na terenie której prowadzi działalność wiele podmiotów gospodarczych. Obsługa komunikacyjna rejonu zabudowy przemysłowej odbywa się za pomocą ulic Karskiego i Hauke – Bosaka. Ulica Karskiego posiada przekrój drogowy, wyposażona jest w jezdnie o nawierzchni twardej ulepszonej o szerokości 6,50 m wraz z obustronnymi rowami i jednostronnym chodnikiem szerokości o 1,50 m zlokalizowanym po stronie zachodniej drogi.

Ulica Hauke – Bosaka posiada przekrój uliczny, wyposażona jest w jezdnię o nawierzchni twardej ulepszonej o szerokości 6,30 m, fragmentarycznie występują chodniki. Na całej długości ulicy szczególnie na odcinku znajdującym się po stronie zachodniej od ulicy Karskiego zlokalizowanych jest wiele parkingów dla samochodów osobowych.

Wzdłuż ul. Popiełuszki/Tarnowskiej po stronie wschodniej poprowadzona jest ścieżka rowerowa o szerokości 2,0 m. W ramach projektu rozbudowy ul. Wapiennikowej (odrębne opracowanie) zaplanowano przebieg ścieżki rowerowej po południowej stronie ulicy.

1.3.2 Stan projektowany

Dla obszaru miasta Kielce przez który planuje się przebieg ulicy Armii Ludowej obowiązuje studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, oraz zostały opracowane miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego „Wietrznia" oraz „Kielce – Wschód – Obszar III.3 Ostrogórka – Wojska Polskiego". MPZP „Wietrznia" obowiązuje od dnia 07.10.2011 r. Natomiast MPZP „Kielce – Wschód – Obszar III.3 Ostrogórka – Wojska Polskiego" jest na etapie opiniowania, uzgadniania i jego rozwiązania funkcjonalne nie są ostateczne. Przewidywany termin uchwalenia MPZP „Kielce – Wschód – Obszar III.3 Ostrogórka – Wojska Polskiego" to II kwartał 2012 r. We wszystkich wymienionych dokumentach narzucających zasady i warunki kształtowania ładu przestrzennego określono usytuowanie ulicy Armii Ludowej w pasie terenu wyznaczonym liniami rozgraniczającymi.

Początek ulicy Armii Ludowej wyznaczono na jezdni wschodniej ul. Tarnowskiej. Na początkowym odcinku przebiega w kierunku wschodnim. Na wysokości ulicy Karskiego projektowana trasa ulicy zmienia przebieg na południowo – wschodni za pomocą łuku kołowego poziomego o promieniu 340 m. Ulica przebiega przez teren niezagospodarowany wzdłuż zabudowy przemysłowej po stronie zachodniej i ulicy Wojska Polskiego wraz z przyległą do niej zabudową mieszkaniową po stronie wschodniej.

Projektowana ulica w końcowym odcinku wykorzystuje pas drogowy ulicy Wojska Polskiego. Długość projektowanej ulicy Armii Ludowej wynosi ok. ~ 1500m.

W przekroju poprzecznym nowy odcinek Armii Ludowej wyposażony jest dwie jezdnie z dwoma pasami ruchu na każdej z nich (2x2), rozdzielone pasem dzielącym o szerokości 13,00 m. Skrajne prawe pasy ruchu na jezdni stanowią bus-pasy.

Po stronie północnej ulicy przewidziano ścieżkę rowerową dwukierunkową oddzieloną od chodnika pasem zieleni szerokości 3,00. Ścieżki rowerowe zostaną wykonane z nawierzchni asfaltowej. Chodniki zaprojektowano oddzielone od jezdni zieleńcem, w którym również przewidziano słupy oświetleniowe oświetlenia drogowego. Ze względu na znaczne oddalenie chodników i ścieżki rowerowej od słupów zlokalizowanych przy krawędzi jezdni przewidziano

dodatkowe słupy oświetleniowe usytuowane za ścieżką rowerową i chodnikiem. W pasie dzielącym przewiduje się umieścić sieć kanalizacji deszczowej służącą do odwodnienia pasa drogowego.
Po stronie południowej planowany jest ciąg pieszo-rowerowy o szerokości 2,5 m na odcinku od ul. Tarnowskiej do pętli autobusowej. Istniejące uwarunkowania (wysokie skarpy oraz zagospodarowanie terenów przemysłowych) nie pozwalają na poszerzenie i wyodrębnienie ścieżki rowerowej.
Skrzyżowanie ulic: Armii Ludowej - Generała Grota Roweckiego - Wojska Polskiego - Wrzosowej zaprojektowano jako skrzyżowanie o ruchu okrężnym, z wyspą środkową i jednokierunkową jezdnią wokół wyspy, przyjmując parametry geometryczne średniego ronda dwupasowego. Geometrię wyspy środkowej ronda turbinowego oparto na dwóch półokręgach o przesuniętych środkach wzdłuż ustalonej prostej o szerokość pasa ruchu.
W rejonie projektowanego ronda za wylotami ulic (wyjątek: zatoka autobusowa przed wlotem ulicy Wojska Polskiego) zaprojektowano zatoki autobusowe. Przystanek autobusowy za wylotem ronda w ulicy Wojska Polskiego zlokalizowano na końcu dodatkowego pasa na wylocie.
Podstawowe parametry techniczne ulicy Armii Ludowej:

- kategoria drogi – droga wojewódzka,
- klasa ulicy – zbiorcza „Z” ,
- minimalna szerokość w liniach rozgraniczających – 40,00m,
- przekrój – uliczny, dwujezdniowy/ dwupasowy (2x2),
- prędkość projektowa – 50 km /h,
- szerokość pasa dzielącego – 13,00 m ,
- szerokość jezdni – 7,0m (2 x 3,5m),
- szerokość pasa ruchu – 3,50 m,
- szerokość ścieżki rowerowej dwukierunkowej – 2,00m ,
- szerokość ścieżki rowerowej z dopuszczeniem ruchu pieszych – 2,50m,
- szerokość chodnika – min. 1,50m,
- szerokość zieleńca – min. 2,00m,
- szerokości dodatkowego pasa ruchu dla pojazdów skręcających w lewo na skrzyżowaniach nowego odcinka Armii Ludowej z istniejącymi lub projektowanymi ulicami poprzecznymi – 3,50m

Podstawowe parametry geometryczne ronda turbinowego (skrzyżowanie ulic: Armii Ludowej - Generała Grota Roweckiego - Wojska Polskiego - Wrzosowej) są następujące:

- średnica wyspy środkowej – 36,00 m,
- średnica zewnętrzna ronda – 54,00 m,
- jezdnia na rondzie dwupasowa o szerokości – 9,00 m,
- szerokość pasa ruchu na jezdni ronda – 4,50 m,
- szerokość jezdni na wlotach – 7,00 m,
- szerokość pasa ruchu na wlocie – 3,50 m,
- szerokość jezdni na wylotach ulic Armii Ludowej i Wojska Polskiego – 8,00 m,
- szerokość jezdni na wylotach ulic Wrzosowej i Grota Roweckiego – 5,00 m,
- szerokość pasa ruchu na wylocie – 4,00 m,
- promień wyokrąglający na wlocie – 20,00 m,
- promień wyokrąglający na wylocie – 22,00 m,

Podstawowe parametry geometryczne ul. Wojska Polskiego (projektowany odcinek od ul. Wrzosowej do ul. Rakowskiej):

- kategoria drogi – droga wojewódzka,
- klasa ulicy – zbiorcza „Z” ,

- minimalna szerokość w liniach rozgraniczających – 40,00m,
- przekrój – uliczny, dwujezdniowy/dwupasowy (2x2) w rejonie ronda turbinowego, jednojezdniowy/dwupasowy (1x2) na odcinku dowiązania do stanu istniejącego,
- prędkość projektowa – 50 km /h,
- szerokość jezdni – 7,0m (2 x 3,5m),
- szerokość pasa ruchu – 3,50m,
- szerokość pasa dzielącego – 2,50 m,
- szerokość chodnika – min. 1,50m,
- szerokość zieleńca – min. 2,00m,

Podstawowe parametry geometryczne ul. Wrzosowej:
- kategoria drogi – droga wojewódzka,
- klasa ulicy – zbiorcza „Z" ,
- minimalna szerokość w liniach rozgraniczających – 26,00m,
- przekrój – uliczny, jednojezdniowy/dwupasowy (1x2),
- prędkość projektowa – 40 km /h,
- szerokość jezdni – 7,0m (2 x 3,5m),
- szerokość pasa ruchu – 3,50 m ,
- szerokość chodnika – min. 1,50m

Podstawowe parametry geometryczne ul. Generała Grota Roweckiego:
- kategoria drogi – droga gminna,
- klasa ulicy – lokalna „L" ,
- minimalna szerokość w liniach rozgraniczających – 30,00m,
- przekrój – uliczny, jednojezdniowy/dwupasowy (1x2),
- prędkość projektowa – 40 km /h,
- szerokość jezdni – 7,0m (2 x 3,5m),
- szerokość pasa ruchu – 3,50 m,
- szerokość chodnika – min. 1,50m

Podstawowe parametry geometryczne ul. Wojska Polskiego (odcinek od ul. Wrzosowej w kierunku ul. Seminaryjskiej):
- kategoria drogi – droga gminna,
- klasa ulicy – lokalna „L" ,
- minimalna szerokość w liniach rozgraniczających – 17,00m,
- przekrój – uliczny, jednojezdniowy/dwupasowy (1x2),
- prędkość projektowa – 30 km /h,
- szerokość jezdni – 6,0m (2 x 3,0m),
- szerokość pasa ruchu – 3,00 m,
- szerokość chodnika – 2,00m,

Podstawowe parametry geometryczne ul. Jana Karskiego:
- kategoria drogi – droga powiatowa,
- klasa ulicy – lokalna „L" ,
- minimalna szerokość w liniach rozgraniczających – 13,00m,

- przekrój – uliczny, jednojezdniowy/dwupasowy (1x2),
- prędkość projektowa – 30 km /h,
- szerokość jezdni – 6,0m (2 x 3,0m),
- szerokość pasa ruchu – 3,00 m,
- szerokość chodnika – min. 1,50m

Podstawowe parametry geometryczne ul. Armii Ludowej/bis(według MPZP Ulica dojazdowa 1.KDD.11):
- klasa ulicy – dojazdowa „D",
- minimalna szerokość w liniach rozgraniczających – 13,00m,
- przekrój – uliczny, jednojezdniowy/dwupasowy (1x2),
- prędkość projektowa – 30 km /h,
- szerokość jezdni – 7,0m (2 x 3,5m),
- szerokość pasa ruchu – 3,50 m,
- szerokość chodnika – min. 2,00m

Podstawowe parametry geometryczne ul. Łukowa:(według MPZP ulica dojazdowa KDD12):
- klasa ulicy – dojazdowa „D”,
- minimalna szerokość w liniach rozgraniczających – 14,00m,
- przekrój – uliczny, jednojezdniowy/dwupasowy (1x2),
- prędkość projektowa – 30 km /h,
- szerokość jezdni – 8,0m (2 x 3,0m),
- szerokość pasa ruchu – 3,00 m

Ciąg pieszo – jezdny po stronie południowej ronda Czwartaków od ul. Łukowej do posesji Wojska Polskiego nr 226
- Szerokość jezdni zmienna – od 5,50 m do 7,00 m,
- Prędkość projektowa – 30 km /h,
- przekrój jednojezdniowy dwupasowy obowiązuje od ul. Łukowej do posesji Wojska Polskiego nr 226, ale na zjeździe łączącym ciąg z ulicą Wojska Polskiego nie przewiduje się dopuszczenia wjazdu pojazdów z ulicy Wojska Polskiego w ciąg pieszo – jezdny.

Ciąg pieszo – jezdny po stronie północno – zachodniej ronda Czwartaków od ul. Armii Ludowej do zawrotki (według MPZP ciąg pieszo-jezdny KDPJ7):
- Szerokość jezdni zmienna – od 5,00 m do 6,00 m,
- Prędkość projektowa – 30 km /h,
- Promień zawrotki 12,00m

Pętle autobusowe wraz z parkingami przesiadkowymi. W ramach przedsięwzięcia zaprojektowano pętlę autobusową z parkingiem przesiadkowym po stronie południowej ul. Armii Ludowej, na terenie działek ewidencyjnych nr 1162 i 1184/2 (obręb 10124) w odległości ok. 200m od skrzyżowania ulic: Armii Ludowej, Tarnowskiej i Wapiennikowej. W ramach pętli autobusowej wydzielono podwójną zatokę autobusową dla pasażerów wysiadających. Zaprojektowano 11 stanowisk postojowych dla autobusów usytuowanych ukośnie, o wymiarach 4,00mx20,00m z jezdnią manewrową o

szerokości 10,00m. Na końcu pętli zastosowano zawrotkę dla autobusów Odrębny parking dla pojazdów osobowych zaprojektowano na 38 stanowisk o wymiarach 2,5mx5,0m (w tym 2 stanowiska dla pojazdów osób niepełnosprawnych) wraz z jezdnią manewrową o szerokości 5,00m. Wokół pętli poprowadzono chodniki o szerokości 2,00m. Istnieje możliwość wykorzystania ul. Hauke Bossaka dla przeprowadzenia części linii autobusowych. Jednakże takie rozwiązanie wymagać będzie wykonania przebudowy ul. Hauke Bossaka w ramach odrębnego zadania inwestycyjnego.

Pliki do pobrania:

- Plan sytuacyjny cz.I
- Plan sytuacyjny cz.II
- Plan sytuacyjny cz.III