



**„MAGBUD”**  
**PRZEDSIĘBIORSTWO BUDOWLANO - DROGOWE**  
mgr inż. Wojciech Czub

25-146 Kielce ul. Sukowska 6 ☎(041) 361-26-39

REGON:  
291034269

## KONCEPCJA PROJEKTOWA

### **„Poprawa transportowej mobilności mieszkańców Kielc poprzez budowę i przebudowę infrastruktury pieszo-rowerowej oraz przystanków komunikacji miejskiej odcinki 4 -5”**

Zadanie 1 - inwestycja polegająca na budowie i przebudowie dróg dla pieszych, dróg dla rowerów lub dróg dla pieszych i rowerów wraz z przebudową przystanków komunikacji miejskiej na odcinkach:

Odcinek 4: wzdłuż ul. Sandomierskiej od al.Solidarności do ul.Śląskiej (strona północna)

Inwestor:

Gmina Kielce - Miejski Zarząd Dróg w Kielcach, ul. Prendowskiej 7; 25-395 Kielce

Lokalizacja:

Powiat: Kielce, Gmina: Kielce, miejscowość: Kielce, ul. Sandomierska  
jednostka ewid.: 266101\_1 M.Kielce, Obręb: 0017 m.Kielce, działka nr ewid. 110/33, 107/127, 107/138, 107/139, 107/140, 107/141, 107/131, 107/133, 107/132, 107/65, 107/66, (107/67), 107/20, 107/70, 107/72, 107/73, (107/74), 107/79, 107/82, 107/83, 107/84, 107/89, 107/90, (107/91), 107/93, 107/95, (107/94), 107/96, 107/98, 107/99, 107/100, 107/101, 107/27, 107/103, 107/3, 107/4, 107/5, 263/21, 263/13

*Zespół projektowy:*

	<i>Imię i nazwisko</i>	<i>Specjalność i uprawnienia</i>		<i>Data</i>	<i>Podpis</i>
<b>Projektował:</b>	mgr inż. Wojciech Czub	drogowa	SWK/0061/POOD/05	11.2024	
<b>Sprawdził:</b>	mgr inż. Tomasz Kowalski	drogowa	SWK/0129/POOD/10	11.2024	

Kielce - listopad 2024 r.

**Koncepcja zawiera:**

**Część tekstową:**

I. Opis techniczny

**Część rysunkową:**

1. Plan orientacyjny w skali 1:10000 ..... rys. 1
2. Plan sytuacyjny w skali 1:500 ..... rys. 2

**Niniejszy opis techniczny stanowi opis rozwiązań projektowych po I konsultacjach społecznych, przeprowadzonych w dniach 02-22.09.2024 r., zmienionych po uzyskaniu pozytywnej oceny Zespołu ds. Mobilności. Kolorem zaznaczono zmiany wprowadzone w stosunku do poprzedniej wersji projektu.**

# I. OPIS TECHNICZNY

## 1. Podstawa opracowania

- Mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500,
- Mapy orientacyjna ,
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r., poz. 2310 z późn. zm.).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2019 r., poz. 2311).
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz. U. z 2020r., poz. 470).
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r., poz. 124 z późn. zm.).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. poz. 1518) oraz wzorce i standardy rekomendowane przez Ministra właściwego ds. transportu.

## 2. Przedmiot inwestycji i zakres zamierzenia

Przedmiotem inwestycji jest zadanie pn.: „Poprawa transportowej mobilności mieszkańców Kielc poprzez budowę i przebudowę infrastruktury pieszo-rowerowej oraz przystanków komunikacji miejskiej” – odcinki 4 - 5

Zadanie 1 - Inwestycja polegająca na budowie i przebudowie dróg dla pieszych, dróg dla rowerów lub dróg dla pieszych i rowerów wraz z przebudową przystanków komunikacji miejskiej na odcinkach:

Odcinek 4: wzdłuż ul. Sandomierskiej od al. Solidarności do ul. Śląskiej (strona północna).

Inwestor: Gmina Kielce - Miejski Zarząd Dróg w Kielcach  
ul. Prendowskiej 7  
26-395 Kielce

Zadanie zlokalizowane jest w centralnej - zachodniej części Kielc w ciągu ul. Sandomierskiej - drogi publicznej gminnej po jej północnej stronie na odcinku od skrzyżowania z al. Solidarności do skrzyżowania z ul. Śląską.

Zakres opracowania obejmuje budowę drogi dla rowerów po stronie północnej jezdni ul. Sandomierskiej wraz z przebudową istniejącego chodnika dla pieszych, budowę dodatkowego przystanku autobusowego za skrzyżowaniem z ul. Daleką oraz przebudowę istniejących dwóch przystanków. Budowana droga rowerowa ma za zadanie połączyć istniejący fragment drogi rowerowej przy przejazdach rowerowych na skrzyżowaniu

z ul. Solidarności z istniejącym odcinkiem drogi rowerowej po północnej stronie ul. Sandomierskiej zlokalizowanym za skrzyżowaniem z ul. Śląską.

Dla całego zakresu robót przewiduje się przebudowę istniejących zjazdów z dostosowaniem do drogi rowerowej, przebudowę kolizji z oświetleniem ulicznym, wycinkę drzew i krzewów kolidujących z projektowaną inwestycją oraz dostosowanie organizacji ruchu do wprowadzonych zmian w zagospodarowaniu drogowym.

### **Stan projektowany**

Dla celów umożliwienia komunikacji rowerowej po północnej stronie ul. Sandomierskiej, zaprojektowano odcinek drogi dla rowerów stanowiący połączenie istniejącej drogi dla rowerów w rejonie skrzyżowania ul. Sandomierskiej z al. Solidarności z drogą dla rowerów zlokalizowaną za skrzyżowaniem z ul. Śląską po północnej stronie ul. Sandomierskiej.

Dodatkowo, wzdłuż północnej jezdni ulicy Sandomierskiej zaprojektowano przebudowę istniejących zatok autobusowych i peronów oraz wykonanie nowego przystanku autobusowego za skrzyżowaniem z ul. Daleką. Wszystkie zatoki posiadać będą perony o nawierzchni szorstkiej z systemem oznakowania dla osób niewidomych.

Projektowaną drogę dla rowerów poprowadzono po śladzie istniejącego chodnika z dostosowaniem do istniejącego zagospodarowania oraz istniejącej zieleni w sposób niekolidujący i nie powodujący potrzebę karczowania drzew.

Podstawowa szerokość drogi dla rowerów – 2,5 m z lokalnym zawężeniem wynikającym z trudnych warunków do 2,0 m.

Podstawowa szerokość chodnika 2,0 m z uwzględnieniem skrajni dla drogi rowerowej.

Na odcinku, gdzie nie było możliwości poprowadzenia drogi rowerowej poza jezdnię - drogę 2-kierunkową wyznaczono w szerokości skrajnego pasa ruchu z oznakowaniem i elementami brd w sposób niekolidujący z ruchem kołowym.

### **Odcinek od al. Solidarności do ul. Ceglanej**

Drogę rowerową poprowadzono w śladzie istniejącego chodnika wzdłuż południowej krawędzi chodnika z dowiązaniem łukami do istniejącego fragmentu drogi rowerowej na połączeniu przejazdów przez ul. Sandomierską i al. Solidarności. Szerokość drogi dla rowerów – 2,5 m, szerokość przylegającego chodnika – 2,0 m.

Przez skrzyżowanie z ul. Ceglana zaprojektowano przejazd rowerowy i przejście dla pieszych w [konstrukcji wyniesionej z progami najazdowymi, zgodnie z rekomendacją Zespołu ds. Mobilności](#).

### **Odcinek od ul. Ceglanej do ul. Romualda**

Na tym odcinku przewidziano [przebudowę peronu bez ingerencji w zatokę istniejącego przystanku autobusowego zlokalizowanego przed skrzyżowaniem z ul. Ceglana, zgodnie z rekomendacją Zespołu ds. Mobilności](#). W ramach przebudowy peronu przystanku

przewidziano wymianę krawężnika peronu na systemowy, wymianę nawierzchni peronu wraz z wprowadzeniem oznakowania nawierzchni dla osób niewidomych.

Przy peronie zatoki autobusowej zlokalizowano stację „roweru miejskiego” z 6 stojakami rowerowymi. Drogę dla rowerów na tym odcinku zaprojektowano o szerokości 2,5 m z lokalnym zwężeniem na wysokości wiaty przystankowej do 2,0 m, chodnik dla pieszych o szerokości 2,0 m. Peron autobusowy o szerokości 2,3 m do 2,8 m na wysokości wiaty.

Projektowany chodnik poprowadzono wzdłuż północnej krawędzi chodnika istniejącego z częściowym zajęciem pasa zieleni między jezdnią i chodnikiem pod drogę rowerową.

Przez skrzyżowanie z ul. Romualda zaprojektowano przejazd rowerowy i przejście dla pieszych - podwójne po obu stronach wysepki kanalizującej w konstrukcji wyniesionej z progami najazdowymi, zgodnie z rekomendacją Zespołu ds. Mobilności.

### **Odcinek od ul. Romualda do ul. Dalekiej**

Drogę dla rowerów poprowadzono po południowej krawędzi istniejącego chodnika z częściowym zajęciem pasa zieleni po stronie północnej pod chodnik dla pieszych (wejście około 0,5 m) w sposób możliwie niekolizyjny z istniejącymi drzewami z ewentualnym lokalnym zawężeniem chodnika w przypadku zbyt bliskiego zbliżenia do drzewa. Na tym odcinku ze względu na przesunięcie około 0,5 m krawędzi chodnika w kierunku północnym, występują zbliżenia do co najmniej 2 drzew co powoduje albo konieczność ich usunięcia, albo zawężenia chodnika z przyjęciem zmniejszonej szerokości wynikającej z „trudnych warunków” spowodowanych istniejącym zagospodarowaniem terenu. Szerokość drogi rowerowej 2,5 m, szerokość chodnika 2,0 m. W rejonie istniejącej ławki przy dojeździe na teren osiedla mieszkaniowego zaprojektowano parking dla rowerów z 3 stojakami rowerowymi. Za skrzyżowaniem z ul. Daleką (pomiędzy skrzyżowaniem i zatoką dla TAXI) w odległości 24 m od istniejącego przejścia dla pieszych zaprojektowano przystanek autobusowy na zewnętrznym pasie ruchu. Długość zatoki postojowej - 30m, szerokość zatoki na długości powierzchni zatrzymania - 3,0 m. Peron zaprojektowano o długości 30 m (jak zatoka) i szerokości 3,0 m z 2 dojeżdżaniami skośnymi od strony ścieżki rowerowej i chodnika ze względu na dostosowanie do istniejących drzew. Do peronu autobusowego zaprojektowano odcinek chodnika przyjezdniowego od strony istniejącego przejścia dla pieszych, zgodnie z rekomendacją Zespołu ds. Mobilności. Przez skrzyżowanie z ul. Daleką zaprojektowano przejazd rowerowy i przejście dla pieszych (bez ich wyniesienia ze względu na ruch pojazdów straży pożarnej).

### **Odcinek od ul. Dalekiej do zjazdu za placem Remizy Strażackiej**

Na tym odcinku nowy chodnik poprowadzono po północnej krawędzi istniejącego chodnika z wejściem przez drogę rowerową w pas zieleni – 0,4 m zlokalizowany pomiędzy jezdnią i istniejącym chodnikiem w sposób nie kolidujący z istniejącymi drzewami. Szerokość drogi rowerowej 2,5 m, szerokość chodnika 2,0 m. Przez bitumiczny zjazd na teren remizy strażackiej zaprojektowano przejazd rowerowy i przejście dla pieszych. Ze względu

na to że zjazd wyposażony jest w sygnalizację świetlną uruchamianą w przypadku wyjazdu pojazdów straży pożarnej, konieczne będzie dostosowanie sygnalizatorów - przesunięcie poza skrajnie drogi rowerowej i chodnika i uzupełnieniem brakującego sygnalizatora dla drogi rowerowej.

#### **Odcinek od zjazdu za placem Remizy Strażackiej do zjazdu przed budynkiem nr 89**

Na tym odcinku układ - droga rowerowa/chodnik dla pieszych dopasowano do istniejącego zagospodarowania z częściowym zajęciem pasów zieleni po stronie północnej – 0,6 m i po stronie południowej – 0,3 m. Przed zjazdem drogę rowerową sprowadzono łukami na skrajny pas jezdni z poprowadzeniem 2-kierunkowej ddr o szerokości 2,5 m przy krawężniku z oddzieleniem od sąsiadującego pasa ruchu liniami krawężniowymi i elementami brd - ogranicznikami skrajni, ze skosem umożliwiającym wjazd na skrajny pas ruchu przez pojazdy kołowe.

#### **Odcinek pomiędzy zjazdami do budynku nr 89**

Na tym odcinku 2-kierunkową drogę dla rowerów poprowadzono po skrajnym pasie jezdni. Ddr o szerokości 2,5 m przy krawężniku z oddzieleniem od pasa sąsiadującego liniami krawężniowymi i elementami brd - azyłami prefabrykowanymi o szerokości 0,5 m (rozwiązanie identyczne jak dla odcinka ścieżki rowerowej po stronie południowej jezdni pomiędzy zatoką autobusową i skrzyżowaniem z ul. Szczecińską). Sprowadzenie ponowne drogi dla rowerów poza jezdnię łukami za zjazdem z wyznaczeniem skosu na jezdni oznakowanego powierzchnią wyłączoną, linia krawężniową i elementami brd - ogranicznikami skrajni. Chodnik zgodnie z przebiegiem istniejącym - bez zmian o szerokości 2,5 m. Istniejące zjazdy z kostki do przebudowy ze zmianą geometrii - łuków, z dostosowaniem o drogi rowerowej prowadzonej po jezdni.

#### **Odcinek od zjazdu do sklepu Biedronka do zjazdu na parking przed Zakładem Energetycznym**

Na tym odcinku drogę dla rowerów i chodnik poprowadzono ponownie po śladzie chodnika istniejącego. Nowy chodnik poprowadzono po krawędzi chodnika po stronie północnej z niewielkim zajęciem pasa zieleni – 0,4 m pomiędzy jezdnią i istniejącym chodnikiem.

Droga rowerowa o szerokości 2,5 m, chodnik o szerokości 2,0 m. Na początku tego odcinka po stronie północnej zaprojektowano parking dla rowerów z 3 stojakami rowerowymi.

Istniejące zjazdy do przebudowy z poprowadzeniem nawierzchni i ciągłości wspólnego ciągu pieszo-rowerowego przez zjazdy.

W stosunku do poprzedniej wersji koncepcji, planowany wspólny ciąg pieszo-rowerowy rozdzielono na osobną drogę dla rowerów i dla pieszych, zgodnie z rekomendacją Zespołu ds. Mobilności.

### **Odcinek od zjazdu na parking przed Zakładem Energetycznym do skrzyżowania z ul. Śląską**

Na tym odcinku przewidziano wykonanie drogi rowerowej o szerokości 2,0 m zlokalizowanej za peronem autobusowym, jako oddzielnego ciągu od drogi dla pieszych zgodnie z rekomendacją Zespołu ds. Mobilności. Od strony jezdni zlokalizowano peron autobusowy o szerokości 3,3 m z przesunięciem wiaty przystankowej, biletomatu i tablicy informacyjnej w obszar peronu, za peronem zlokalizowano ścieżkę rowerową o szerokości 2,0 m, za ścieżką zlokalizowano chodnik o minimalnej szerokości 2,0 m. Takie rozwiązanie wymusza rozbiórkę istniejących 2 punktów usługowych i elementów oświetleniowych (reklamowych) zlokalizowanych w pasie drogowym. W zakresie zagospodarowania tego odcinka pozostawiono możliwość parkowania pojazdów na chodniku na zasadach i w sposób obowiązujący obecnie. Przejazd dla rowerów i przejście dla pieszych przez ul. Śląską zaprojektowano z częściowym dopasowaniem do istniejących sygnalizatorów. Dla sygnalizacji świetlnej konieczne będzie dostosowanie do przejazdu drogi rowerowej.

Za skrzyżowaniem z ul. Śląską zaprojektowano fragment drogi rowerowej połączony z istniejącą ddr i łącznikiem do przejazdu rowerowego przez ul. Sandomierską.

Dla skrzyżowania ul. Sandomierskiej zaprojektowano tylko 1 przejazd rowerowy przez wlot ul. Śląskiej. Jest to spowodowane sytuacją, że wlot wschodni ul. Sandomierskiej posiada już istniejący, nowo wykonany przejazd rowerowy. Natomiast wlot zachodni ul. Sandomierskiej przy przebudowie ścieżki rowerowej po stronie południowej nie została przewidziany do poprowadzenia przejazdu rowerowego, istniejące zagospodarowanie po stronie południowej - układ przebiegu chodnika i drogi dla rowerów w sposób jednoznaczny wyklucza włączenie ruchu rowerowego na to przejście. Również istniejące zagospodarowanie po stronie północnej z bliską zabudową i małą szerokością pasa drogowego oraz umożliwieniem parkowania pojazdów w szerokości chodnika sugeruje nie wprowadzanie takiego rozwiązania.

Opracował: mgr inż. Wojciech Czub