

1. DANE OGÓLNE

Przedmiotem inwestycji pt. „Rozbudowa ul. Polnej w Bielsku-Białej” jest rozbudowa ul. Polnej według wybranego wariantu projektowanego przebiegu trasy.

Ulica Polna jest zlokalizowana na terenie miasta Bielsko - Biała (powiat m Bielsko- Biała) w województwie śląskim. Opracowaniem objęto odcinek ul. Polnej od skrzyżowania ul. Polnej z ul. Ks. Stanisława Brzóska do skrzyżowania ul. Polnej z ul. Krakowską (drogą krajową nr 52).

2. CHARAKTERYSTYKA STANU ISTNIEJĄCEGO

Ulica Polna, która jest drogą powiatową o klasie funkcjonalno - technicznej Z (droga zbiorcza) w stanie istniejącym posiada przekrój drogowy, czyli jezdnię ograniczoną poboczem gruntowym. Szerokość jezdni jest zmienna i wynosi od ~4,50m do ~5,50m. Zlokalizowane wzdłuż jezdni pobocze gruntowe jest wąskie ~ 0,75m i często porośnięte trawą. Jednostronny chodnik wzdłuż ul. Polnej zlokalizowany jest jedynie na odcinku od skrzyżowania ul. Polnej z ul. Ks. Stanisława Brzóska do posesji nr 29 przy ul. Polnej, gdzie wyznaczone jest jedyne w ciągu ul. Polnej przejście dla pieszych.

Na odcinku objętym inwestycją wzdłuż ul. Polnej przeważa zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna. Wzdłuż ww. ulicy zlokalizowanych jest kilka obiektów usługowych.

Na obszarze inwestycji ul. Polna krzyżuje się z drogami gminnymi na skrzyżowaniach:

- ul. Polna - ul. Odrzańska,
- ul. Polna - ul. Do Niwki - ul. Babiego Łata,
- ul. Polna - ul. Franciszkańska,
- ul. Polna - ul. Wróblowicka.

Wzdłuż przedmiotowego odcinka ul. Polnej zlokalizowane są zjazdy indywidualne oraz zjazdy publiczne.

Ulicą Polną kursuje autobus komunikacji miejskiej - linia nr 27. Wzdłuż ul. Polnej zlokalizowane są cztery przystanki autobusowe wyposażone w wiaty przystankowe (każdy przystanek ma jedną wiatę, za wyjątkiem przystanku przy cmentarzu, gdzie są dwie wiaty) oraz oznakowane oznakowaniem pionowym.

Ul. Polna na długości objętej inwestycją ma nawierzchnię bitumiczną, natomiast zjazdy indywidualne i publiczne posiadają różne rodzaje nawierzchni: bitumiczne, betonowe, z kostki betonowej, gruntowe.

Ul. Polna odwadniana jest powierzchniowo do rowów przydrożnych zlokalizowanych wzdłuż ulicy.

Na ul. Polnej istnieją elementy uspokojenia ruchu w postaci wyspowych progów zwalniających wykonanych bezpośrednio na istniejącej nawierzchni.

Na podstawie wizji przeprowadzonej w terenie zaobserwowano, że:

- parametry geometrii trasy w planie nie spełniają wymogów dla klasy funkcjonalno-technicznej Z (droga zbiorcza), co widoczne jest szczególnie przy łukach w planie na początku i końcu rozpatrywanego odcinka drogi,
- szerokość istniejącej jezdni i pobocza gruntowego nie spełnia wymogów technicznych dla drogi

zbiorczej,

- z racji na fakt, iż wzdłuż ul. Polnej dominuje zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna miejscami zwarta, ulica powinna mieć przekrój uliczny, czyli jezdnię w krawężnikach i chodniki,
- istniejące wzdłuż ulicy przystanki autobusowe należy wyposażyć w perony przystankowe, bądź nawet po przeprowadzeniu odpowiedniej analizy zatoki autobusowe,
- nawierzchnia jezdni posiada liczne uszkodzenia i wymaga remontu.

W związku z powyższym na zlecenie zarządcy ww. ulicy, czyli Miejskiego Zarządu Dróg w Bielsku-Białej opracowano trzy warianty rozbudowy ul. Polnej w celu polepszenia komfortu jazdy oraz warunków bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu.

Ww. warianty rozbudowy zaproponowano w oparciu o ‘Warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie’ oraz przeprowadzoną wizję lokalną i zapisy zawarte w Miejskowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego.

3. CHARAKTERYSTYKA STANU PROJEKTOWANEGO

Rozbudowa ul. Polnej ma na celu poprawę komfortu jazdy oraz warunków bezpieczeństwa ruchu wszystkich uczestników ruchu. W ramach koncepcji programowo-przestrzennej zaproponowano trzy warianty rozbudowy ul. Polnej, które poddano analizie.

WARIANT 1:

W wariantcie 1 przebudowywaną ul. Polną poprowadzono w starym śladzie ww. drogi. Początek rozbudowy przyjęto za skrzyżowaniem z ul. Księdza Brzóska (w sąsiedztwie kościoła) i nadano kilometraż lokalny 0+000. Koniec rozbudowy ul. Polnej ustalono na skrzyżowaniu z ul. Krakowską (droga krajowa nr 52). Całkowita długość odcinka objętego inwestycją wynosi ~2624m.

Dla przebudowywanego odcinka drogi przyjęto następujące parametry:

- klasę funkcjonalno-techniczną L (droga lokalna),
- prędkość projektowa 40 km/h,
- przekrój uliczny 1x2, czyli jezdnie jednoprzestrzenna, dwupasowa o szer. 5,50m ograniczona z obu stron chodnikiem o szerokości 2,30m.
- cztery przystanki autobusowe w lokalizacjach zbliżonych do istniejących wyposażone w perony przystankowe o szer. 3,50m (na każdym peronie wiata przystankowa) z miejscami zatrzymania autobusu w formie platformy o innej (kamiennej) nawierzchni służącej również jako element uspokojenia ruchu, jezdnie w miejscu przystanku zawężona do 4,00m,
- odwodnienie jezdni i chodników poprzez wpusty deszczowe przykrawężnikowe do projektowanego kanału deszczowego,
- w ramach rozbudowy przebudowane zostaną również wszystkie istniejące zjazdy publiczne i indywidualne, ich parametry tj. szerokość i pochylenia zostaną dostosowane do obowiązujących

wytocznych dla dróg publicznych,

- w ramach uspokojenia ruchu na ul. Polnej zaprojektowano pięć progów zwalniających wyspowych (zaznaczone odrębnym kreskowaniem na planach sytuacyjnych) oraz wyniesienie nawierzchni na skrzyżowaniu z ul. Niwki i ul. Babiego Łata.,
- istniejące skrzyżowania ulicy Polnej z innymi drogami zaprojektowano jako skrzyżowania zwykłe o parametrach dostosowanych do obowiązujących wytycznych dla dróg publicznych,

Projektowany wariant 1 rozbudowy ul. Polnej jest wariantem minimalistycznym najmniej ingerującym w istniejące zagospodarowanie terenu.

WARIANT 2:

W wariantcie 2 rozbudowywaną ul. Polną poprowadzono również w starym śladzie ww. drogi. Początek opracowania przyjęto za skrzyżowaniem z ul. Księdza Brzóska (w sąsiedztwie kościoła) i nadano kilometraż lokalny 0+000. Koniec rozbudowy ul. Polnej ustalono na skrzyżowaniu z ul. Krakowską (drogą krajową nr 52). Całkowita długość odcinka objętego inwestycją wynosi ~2624m.

Dla przebudowywanego odcinka drogi przyjęto następujące parametry:

- klasę funkcjonalno-techniczną Z (droga zbiorcza),
- prędkość projektowa 40 km/h,
- przekrój uliczny 1x2, czyli jezdni jednoprzestrzenna, dwupasowa o szer. 6,00m ograniczona z obu stron chodnikiem o szerokości 2,50m.
- cztery przystanki autobusowe w lokalizacjach zbliżonych do istniejących wyposażone w perony przystankowe o szer. 3,50m (na każdym peronie wiata przystankowa), autobus zatrzymuje się na jezdni wzdłuż krawężnika, przystanek autobusowy nie służy już jako element uspokojenia ruchu,
- odwodnienie jezdni i chodników poprzez wpusty deszczowe przykrawężnikowe do projektowanego kanału deszczowego,
- w ramach rozbudowy przebudowane zostaną również wszystkie istniejące zjazdy publiczne i indywidualne, ich parametry tj. szerokość i pochylenia zostaną dostosowane do obowiązujących wytycznych dla dróg publicznych,
- w ramach uspokojenia ruchu na ul. Polnej zaprojektowano pięć progów zwalniających wyspowych (zaznaczone odrębnym kreskowaniem na planach sytuacyjnych) oraz wyniesienie nawierzchni na skrzyżowaniu z ul. Niwki i ul. Babiego Łata., św. Franciszka a także na skrzyżowaniu z ul. Wróblowicka,
- istniejące skrzyżowania ulicy Polnej z innymi drogami zaprojektowano jako skrzyżowania zwykłe o parametrach dostosowanych do obowiązujących wytycznych dla dróg publicznych

WARIANT 3:

W wariantcie 3 trasę poprowadzono częściowo w nowym śladzie zgodnym z Miejscowym Planem Zagospodarowania miasta Bielsko-Biała (na odcinku od km 0+000 do km 0+205,63).

Wariant 3 posiada 2 podwarianty: 3.1 oraz 3.2. W obu podwariantach początek opracowania przyjęto na skrzyżowaniu istniejącej ul. Polnej z ul. Ks. Brzóska – jako czwarty wlot skrzyżowania, któremu nadano kilometrą lokalny 0+000 (przebieg zgodny z MPZP), a koniec rozbudowy ul. Polnej ustalono na skrzyżowaniu z ul. Krakowską (drogą krajową nr 52).

Różnica między wariantem 3.1 a 3.2 polega na zmienionym przebiegu trasy w rejonie skrzyżowania z ul. Wróblowicką. Trasa w wariantcie 3.1 została odsunięta od starego śladu ul. Polnej w celu zachowania normatywnych wartości promieni łuków poziomych. W wariantcie 3.2 w rejonie skrzyżowania z ul. Wróblowicką trasa została poprowadzona po starym śladzie ul. Polnej, co wiąże się z zastosowaniem w km około 2+520,00 wartości promienia łuku poziomego mniejszego niż dopuszczalny w warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne. W związku z powyższym w wariantcie 3.2 zgodnie z warunkami technicznymi należy zastosować uspokojenie ruchu, które zaprojektowano w formie progów zwalniających wyspowych i wyniesionej nawierzchni na skrzyżowaniach (zaznaczono odrębnym kreskowaniem na planach sytuacyjnych).

Dla przebudowywanego odcinka drogi przyjęto następujące parametry:

- klasę funkcjonalno-techniczną Z (droga zbiorcza),
- prędkość projektowa 40 km/h,
- przekrój uliczny 1x2, czyli jezdnia jednoprzestrzenna, dwupasowa o szer. 6,00m ograniczona z jednej chodnikiem o szer. 2,50m, natomiast z drugiej strony dwukierunkową ścieżką rowerową zlokalizowaną pomiędzy opaską bezpieczeństwa o szer. 0,80m (przylegającą do jezdni) a chodnikiem o szer. 1,80m po stronie zewnętrznej,
- cztery przystanki autobusowe w lokalizacjach zbliżonych do istniejących wyposażone w perony przystankowe o szer. 3,50m (na każdym peronie wiata przystankowa) oraz zatoki autobusowe o szer. 3,00m, w miejscach, gdzie projektowany przystanek autobusowy zlokalizowany jest na łuku w planie, dodatkowo zaprojektowano wyspę oddzielającą zatokę od jezdni,
- odwodnienie jezdni, ścieżki rowerowej i chodników poprzez wpusty deszczowe przykrawężnikowe do projektowanego kanału deszczowego,
- w ramach rozbudowy przebudowane zostaną również wszystkie istniejące zjazdy publiczne i indywidualne, ich parametry tj. szerokość i pochylenia zostaną dostosowane do obowiązujących wytycznych dla dróg publicznych,
- w ramach uspokojenia ruchu na ul. Polnej (dotyczy jedynie podwariantu 3.2) zaprojektowano pięć progów zwalniających wyspowych (zaznaczone odrębnym kreskowaniem na planach sytuacyjnych) oraz wyniesienie nawierzchni na skrzyżowaniu z ul. Niwki i ul. Babiego Łata., św. Franciszka a także na skrzyżowaniu z ul. Wróblowicką,
- istniejące skrzyżowania ulicy Polnej z innymi drogami zaprojektowano jako skrzyżowania zwykłe o parametrach dostosowanych do obowiązujących wytycznych dla dróg publicznych,

Całkowita długość przebudowywanego odcinka wynosi: w przypadku podwariantu 3.1 - 2632,11m, w przypadku podwariantu 3.2 – 2663,86 m.

Wariant 3 jest wariantem najbardziej rozbudowanym w porównaniu do dwóch pozostałych wariantów i najwięcej ingeruje w istniejące zagospodarowanie terenu.