

Biuro Studiów i Projektów Rozwoju Przestrzennego Województwa
70-455 Szczecin, Pl. Armii Krajowej 1

PROJEKT KONCEPCYJNY OBWODNICY ŚRÓDMIEŚCIA SZCZECINA

umowa nr 50/TW-5/96

Zespół:

Autorzy kierujący - komunikacja
mgr inż. Maria Popiel
inż. Maria Sidorczuk

inżynieria:
inż. Bogdan Kosmowski
mgr inż. Zbigniew Strączyński

współpraca:
mgr inż. Ewa Pęska
Pracownia Projektowa Dróg I Mostów
Ryszard Kowalski
Legionów Dąbrowskiego 20/3
70-337 Szczecin

Szczecin, lipiec 1996 r.

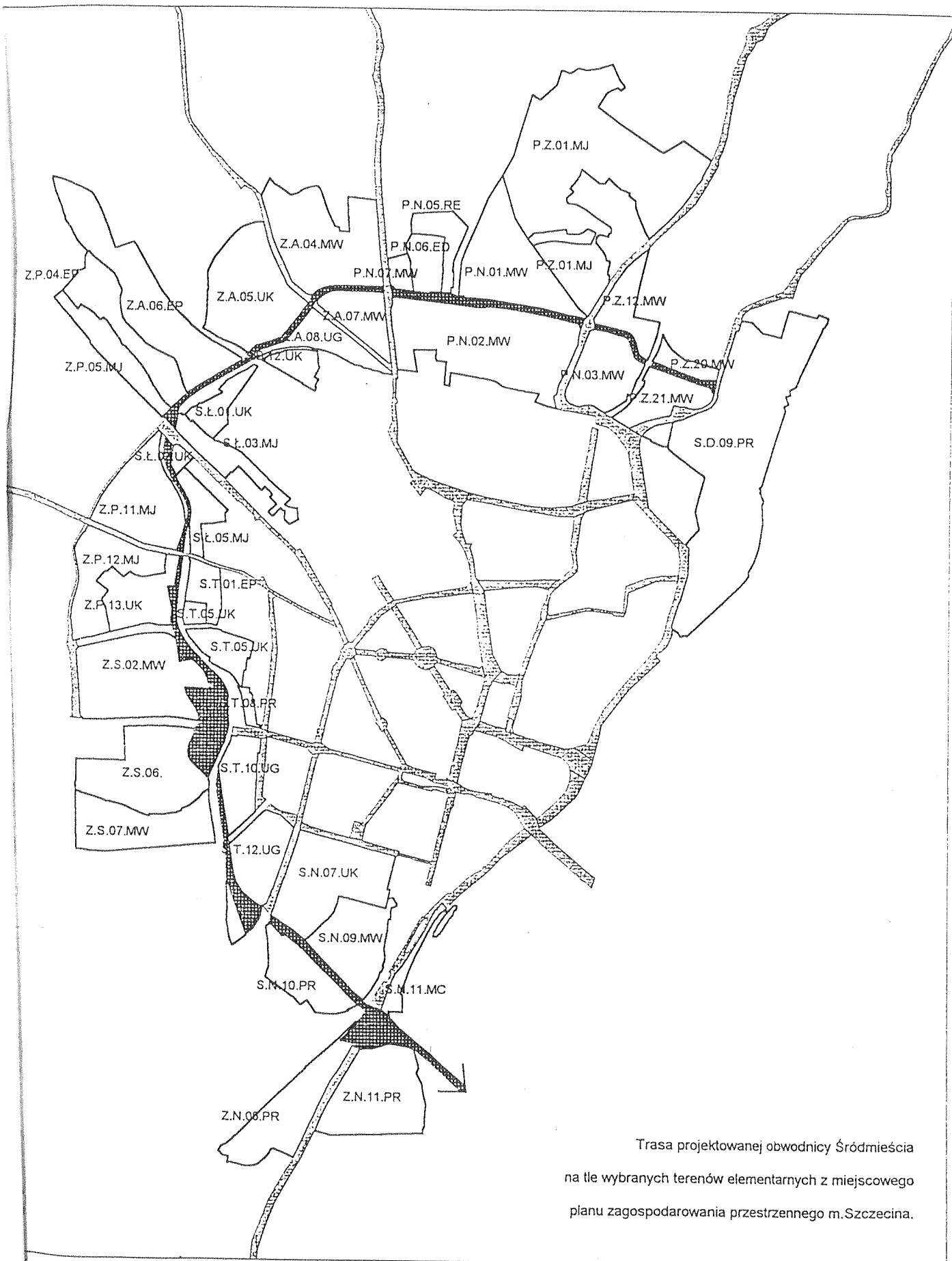
Zawartość opracowania

Część opisowa

1. Podstawa opracowania.
2. Zakres opracowania.
3. Etapy opracowania.
4. Materiały wyjściowe.
5. Charakterystyka stanu istniejącego.
6. Charakterystyka ogólna trasy.
7. Opis trasy.
8. Zasady etapowania przebudowy układu komunikacyjnego.

Część rysunkowa:

rys. nr 1/1-8, 4b, 8b	Plan sytuacyjno - wysokościowy 1: 1000
rys. nr 2/1-8, 4b, 8b	Inżynieria 1: 1000
rys. nr 3/1-3	Powiązanie z układem miejskim 1: 2000
rys. nr 4/1-3	Zasady realizacji inwestycji 1:2000
rys. nr 5/1-3	Stan istniejący - zagospodarowanie urbanistyczne i stan władania 1: 2000 (rys. załączony tylko do egz. nr 1).



Trasa projektowanej obwodnicy Śródmieścia
na tle wybranych terenów elementarnych z miejscowego
planu zagospodarowania przestrzennego m. Szczecina.

PROJEKT KONCEPCYJNY OBWODNICY ŚRÓDMIEŚCIA SZCZECINA

1. Podstawa opracowania

Podstawę opracowania stanowi umowa nr 50/TW-5/96 zawarta pomiędzy Gminą Miasta Szczecin a Biurem Studiów i Projektów Rozwoju Przestrzennego Województwa w Szczecinie.

2. Zakres opracowania

Projekt obejmuje 9200 metrowy odcinek obwodnicy Śródmieścia Szczecina od skrzyżowania z ul. Druckiego - Lubeckiego do skrzyżowania z ulicą Kolumba.

Przebiega przez północną część miasta (skrzyżowania z ulicami Obotrycka, Warcisława, Krasieńskiego, Chopina, Wszystkich Świętych, Wojska Polskiego), wzdłuż kolei od zachodu omijając Śródmieście (skrzyżowania z ulicami Mickiewicza, Jagiellońska/Witkiewicza, 26-go Kwietnia, Mieszka/Piastów), między ulicami Dąbrowskiego i Madalińskiego do skrzyżowania z ulicą Kolumba, w rejonie ul. Zapadłej.

Ostatni węzeł tzw. Węzeł „Zapadła” uwzględnia zakładane w planie ogólnym miasta przedłużenie obwodnicy w kierunku południowo - wschodnim na prawy brzeg miasta.

Projekt obejmuje :

- rozwiązanie sytuacyjno - wysokościowe trasy, jej skrzyżowań z innymi ulicami, ciągów pieszych, ścieżek rowerowych w granicach opracowania, zasady organizacji ruchu,
- zasady etapowania przebudowy układu komunikacyjnego,
- propozycje przebudowy podstawowego uzbrojenia inżynierskiego.

Opracowanie zawiera:

1. Wersję podstawową projektu w skali 1:1000, powiązanie projektowanej obwodnicy z układem miejskim w skali 1:2000, propozycję etapowania układu komunikacyjnego w skali 1:2000.

2. Warianty dodatkowe w skali 1:1000 obejmujące:

- węzeł „Zapadła” (jedno dodatkowe rozwiązanie)
- węzeł „Łękno” (jedno dodatkowe rozwiązanie)

Do opracowania załączono:

~~inwentaryzację w skali 1:1000 głównych elementów uzbrojenia.~~

- mapę roboczą w skali 1:2000 sposobu użytkowania gruntów zajętych pod projektowaną trasę wraz z oznaczeniem funkcji budynków znajdujących się w liniach rozgraniczających i bezpośrednim ich sąsiedztwie.

3. Etapy opracowania

Opracowanie zostało podzielone na dwa etapy : przygotowanie wersji roboczej i opracowanie ostatecznej wersji projektu .

a. Przygotowanie wersji roboczej

Materiały obejmowały opracowanie podstawowej wersji projektu w skali 1 : 1000, 1 : 2000, propozycję etapowania obwodnicy w skali 1 : 2000.

Opracowano również warianty dodatkowe w skali 1 : 1000 na :

- węzeł „ Zapadła „ (jedno dodatkowe rozwiązanie)

- węzeł „Turzyn „ (dwa dodatkowe rozwiązania)
- węzeł „ Łęčno (trzy dodatkowe rozwiązania)
- odcinek obwodnicy (z 5 - ma skrzyżowaniami) od skrzyżowania z ul. Druckiego - Lubeckiego do skrzyżowania z ul. Wilcza/Obotrycką.

Do opracowania załączono :

- inwentaryzację w skali 1 : 1000 głównych elementów uzbrojenia
- mapę roboczą w skali 1 : 2000 sposobu użytkowania gruntów zajętych pod proj. obwodnicę wraz z oznaczeniem funkcji budynków znajdujących się w liniach rozgraniczających i w bezpośrednim ich sąsiedztwie.

Wersja robocza została przedłożona Zleceniodawcy do akceptacji na okres 2 tygodni. Na spotkaniu Wykonawcy z przedstawicielami poszczególnych Wydziałów UM i Miejskiej Pracowni Urbanistycznej wypracowano stanowisko (zawarte w załączonym do opisu protokóle) na temat ostatecznej wersji projektu.

Komplet materiałów dot. w/w etapu ~~załączono do opracowania.~~ **znajduje się u Wykonawcy.**

b. Opracowanie ostatecznej wersji projektu

Podstawą do opracowania ostatecznej wersji projektu stanowiła zaopiniowana wersja robocza z uwzględnieniem uwag i zaleceń zawartych w protokóle (pismo z dnia 18. czerwca 1996 r. znak : WUA i NB . OUST-7325-54/95).

Przedstawiony poniżej projekt wraz z opisem dot. tego etapu opracowania.

Na załączonym do opisu rysunku pokazano przebieg projektowanej obwodnicy Śródmieścia na tle wybranych terenów elementarnych z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego m. Szczecina.

4. Materiały wyjściowe

- Miejscowy plan ogólny zagospodarowania przestrzennego miasta Szczecina z 1993 roku,
- „Specyfikacja istotnych warunków zamówienia” - dostarczona przez Zamawiającego,
- „Wytyczne projektowania ulic” - z 1992 roku, zatwierdzone przez Generalną Dyрекcję Dróg Publicznych,
- podkłady geodezyjne dostarczone przez Zamawiającego - skala 1: 1000.

5. Charakterystyka stanu istniejącego

W rejonie przebiegu obwodnicy wykonano analizy dotyczące sposobu zagospodarowania i użytkowania terenów oraz stanu prawnego gruntów. Generalnie stwierdza się, że są to rejon w dużej mierze zagospodarowane tymczasowo - w przeważającej części istniejące ogrody działkowe. Obiekty budowlane znajdujące się w obrębie trasy przedstawiające większą wartość techniczną i estetyczną są nieliczne. Nie stwierdzono konfliktu projektowanej ulicy z obiektami budowlanymi czy też przyrodniczymi o randze zabytku usankcjonowanymi ustaleniami planu ogólnego. Analizę stanu prawnego przeprowadzono z wyodrębnieniem:

- gruntów Skarbu Państwa będących w zarządzie lub użytkowaniu wieczystym,
- gruntów komunalnych stanowiących zasób gminy lub będących w użytkowaniu wieczystym czy też dzierżawie,
- gruntów stanowiących własność prywatną.

Obwodnica Śródmieścia przebiega głównie po gruntach komunalnych, w zdecydowanej większości w ramach terenów pierwotnie zarezerwowanych na ten cel. Pozyskanie terenów na rzecz realizacji trasy nie powinno powodować poważniejszych komplikacji prawnych poza odcinkiem w rejonie ulic Zapadłej i Nadodrzańskiej, gdzie

znajduje się grupa działek rzemieślniczych z istniejącą zabudową, stanowiących użytkownikom wieczyste na gruntach miejskich. Projektowana trasa „anektuje” także działkę własnościową przy ul. Wojska Polskiego 187, ale takie rozstrzygnięcie znane jest już właścicielowi od dłuższego czasu.

6. Charakterystyka ogólna tras

Projektowany odcinek obwodnicy Śródmieścia m. Szczecina ma długość ca. 9.2 km.

1. Odcinek od km 0 + 00 do km 1 + 00, czyli od skrzyżowania z ul. Druckiego-Lubeckiego do skrzyżowania z ul. Obotrycką : trasa jest klasy ulicy zbiorczej; przekrój - jezdnie jednoprzestrzenna, czteropasmowa.

2. Odcinek od km 1 + 00 do km 4 + 300 , czyli od skrzyżowania z ul. Obotrycką do skrzyżowania z ul. Wojska Polskiego : trasa jest klasy ulicy głównej; przekrój - dwie jezdnie po dwa pasy ruchu, z wyjątkiem odcinka od ul. Wojska Polskiego do ul. Arkońskiej gdzie zaprojektowano dwie jezdnie po trzy pasy ruchu.

Na odcinku od ul. Krasieńskiego do ul. Warcisława - tramwaj na torowisku wydzielonym.

3. Odcinek od km 4 + 300 do km 7 + 700 , czyli od skrzyżowania z ul. Wojska Polskiego do skrzyżowania z ul. Piastów/Mieszka I : trasa jest klasy ulicy głównej ruchu przyspieszonego; przekrój - dwie jezdnie po dwa pasy ruchu, bezkolizyjne skrzyżowania z koleją w rejonie ul. Sienkiewicza i ul. Kordeckiego, skrzyżowanie z ul. 26-go Kwietnia - w drugim poziomie, bez kolizji na kierunku głównym, skrzyżowania z ul. Mickiewicza, ul. Witkiewicza/Jagiellońska i ul. Ku Słońcu/Sikorskiego dwupoziomowe, bez bezpośrednich połączeń z obwodnicą.

4. Odcinek od km 7 + 700 do km 9 + 200 , czyli od skrzyżowania z ul. Piastów/Mieszka I do skrzyżowania z ul. Kolumba/Tama Pomorzańska : trasa jest klasy ulicy głównej ruchu przyspieszonego ; przekrój - dwie jezdnie po trzy pasy ruchu ; skrzyżowanie z ul. Piastów/Mieszka i ul. Kolumba dwupoziomowe bez kolizji na kierunku głównym.

Generalnie respektowana jest ustalona przez plan ogólny klasyfikacja i wynikające z niej parametry techniczne trasy.

Przebieg trasy ustaliły linie regulacyjne zapisane w planie ogólnym. Linie oznaczone jako ciągle traktowano jako nieprzekraczalne, przerywane zostały w projekcie uściślone i skorygowane.

Projekt trasy opracowano w skali 1:1000, ale ponieważ zakres podkładu geodezyjnego jest bardzo ograniczony wykonano dodatkowo w skali 1: 2000 schemat powiązań projektowanej obwodnicy z układem komunikacyjnym miasta. Trasę wniesioną na ten rysunek nazwano wariantem podstawowym, dodatkowo na dwa węzły opracowano rozwiązania wariantowe w skali 1: 1000.

Wzdłuż projektowanej obwodnicy zaproponowano rozmieszczenie przystanków autobusowych sugerując możliwość wprowadzenia nowych linii.

Przyjęte rozwiązania uwzględniają wymogi wynikające z wytycznych projektowania ulic.

Ze względu na duże zróżnicowanie wysokościowe terenu oraz istniejące zainwestowanie, a także konieczność nawiązania wysokościowego do istniejącego układu ulicznego dla całego północnego odcinka (od skrzyżowania z ul. Druckiego - Lubeckiego do skrzyżowania z ul. Wojska Polskiego) wykonano roboczy przekrój podłużny i na tej podstawie określono niweletę trasy.

Wzdłuż całej obwodnicy występują liczne kolizje z uzbrojeniem podziemnym i nadziemnym.

Na całej długości obwodnicy od ul. Mieszka I aż do skrzyżowania z ul. Mickiewicza konieczne będzie zdemontowanie gazociągu średniego ciśnienia o średnicy 500 mm natomiast od ul. Mieszka I aż do parku Arkońskiego trzeba będzie zdemontować ważną dwutorową elektroenergetyczną linię napowietrzną WN-110 kV. Przerwanie tej linii spowodowałoby pozbawienie zasilania połowy miasta.

Zaprojektowano więc układ zastępczy, który może być realizowany w różnych wariantach. Najprostszy pokazano na rysunkach. W tym wariantcie kolizyjny odcinek linii począwszy od ul. Mieszka I (właściwie od słupa stojącego między torami a ul. Dunikowskiego) aż do GPZ „Turzyn” należy rozebrać i zastąpić nowym odcinkiem linii napowietrznej prowadzonym po zachodniej stronie torów brzegiem cmentarza. Połączenie pomiędzy GPZ-tami „Turzyn” i „Niemierzyn” byłoby wykonane dwutorową linią kablową 110 kV. Możliwa jest też całkowita rezygnacja z kabla 110 kV, ale wtedy należałoby wyprowadzić z „Turzyna” wprost na zachód linię napowietrzną 110 kV (patrz rys.), przeprowadzić ją przez Świerczewo poza zabudowę miejską i wielkim łukiem doprowadzić do „Niemierzyna”.

Najbardziej pożądanym byłby jeszcze inny wariant. Tą dwutorową linię 110 kV na całej trasie od GPZ „Białowieska” przez „Turzyn” aż do „Niemierzyna” należałoby rozebrać i zastąpić liniami kablowymi 110kV. Ten wariant przyniósłby miastu dodatkowe wręcz niewymierne korzyści urbanistyczne.

Wzdłuż całej obwodnicy zaznaczono elementy kolizyjne wynikające z istniejącego uzbrojenia inżynierskiego oraz przedstawiono propozycje przebudowy. Koncepcja nie zawiera projektu przebudowy setek elektroenergetycznych kabli 15 kV. Opracowanie koncepcji ich przebudowy w tej skali było niemożliwe. Pokazano je tylko na inwentaryzacji (też tylko część faktycznie istniejących).

7. Opis trasy

1. Skrzyżowanie z ul. Druckiego Lubeckiego / rys. 1/1 /

Odcinek klasy ulicy głównej.

Z uwagi na obecną geometrię połączenia ulic Rugiańskiej z Ludową / wzajemne przesunięcia wlotów /, uznano za celowe przedłużenie ul. Rugiańskiej na wprost, zmieniając jednocześnie przebieg trasy tramwajowej. Powstało skrzyżowanie proste, cztero - wlotowe, skanalizowane.

Skorygowano linie regulacyjne / zmniejszono / na południowo-zachodnim narożniku skrzyżowania ; wyznaczono linie regulacyjne orientacyjne / przerywane / dla nowoprojektowanego odcinka , który przecina teren oznaczony w planie ogólnym miasta jako elementarny o symbolu S.D.09.PR.

Ze względu na istniejące zainwestowanie i ukształtowanie terenu w omawianym odcinku trasy zaprojektowano jezdnię jednoprzestrzenną o czterech pasach ruchu , wykorzystując istn. przebieg ul. Rugiańskiej i Komuny Paryskiej.

Istniejące główne elementy wysokościowe definiujące niweletę odcinka : ul. Druckiego-Lubeckiego, niweleta ul. Rugiańskiej, wiadukt nad koleją, niweleta ul. Komuny Paryskiej, skrzyżowanie z ul. Wilcza/Obotrycka.

Max. pochylenie podłużne - 5,9 % na odcinku 228 m przed wiaduktem nad koleją. Wiadukt wymaga całkowitej przebudowy.

Ścieżka rowerowa - dwukierunkowa , od południa.

Inżynieria

Wzdłuż projektowanego odcinka obwodnicy do skrzyżowania z ul. Druckiego-Lubeckiego ułożona jest: sieć wodociągowa o średnicy od 300 do 160 mm, sieć gazowa średniego ciśnienia o średnicy 150 mm i niskiego ciśnienia o średnicy 150 mm, sieć ciepła o średnicy 2×350 i 2×300 mm oraz kanalizacja ogólnospławna o średnicy: 500/750, 500, 350 i 300 mm.

Na części trasy istniejąca sieć wodociągowa oraz sieć gazowa średniego ciśnienia znajdzie się pod projektowanymi jezdniami. Te odcinki sieci przeznaczone do przełożenia lub demontażu. Zaprojektowano nowe odcinki sieci wodociągowej oraz sieci gazowej średniego ciśnienia, które łączą się z sieciami istniejącymi nie podlegającymi przełożeniu. Wody deszczowe z projektowanego odcinka obwodnicy odprowadzane będą poprzez istniejącą kanalizację ogólnospławną w ul. Komuny Paryskiej i ul. Rugiańskiej.

Na skrzyżowaniach obwodnicy z ul. Druckiego-Lubeckiego, Stalmacha i Golisza oraz na części trasy istniejąca kanalizacja teletechniczna znajdzie się pod projektowanymi jezdniami. Te odcinki kanalizacji przeznaczone do demontażu. Zaprojektowano nowe odcinki kanalizacji, które łącznie z pozostawioną kanalizacją istniejącą stanowiąc będą harmonijną całość.

2.Skrzyżowania z ulicami: Bandurskiego, Warcisława, Krasińskiego / rys. 1/2 /

Odcinek klasy ulicy głównej.

Skrzyżowania obwodnicy z ulicami Arkońska - Niemierzyńska, Krasińskiego, Warcisława, Wilcza - Obotrycka - Komuny Paryskiej rozwiązano jako skanalizowane z sygnalizacją świetlną.

Przekrój tego odcinka - dwie jezdnie po dwa pasy ruchu. Wykorzystano istn. ul. Rewolucji Październikowej.

Na odcinku od ul. Wilczej/ Obotryckiej do ul. Warcisława konieczne jest ograniczenie dostępności do obwodnicy poprzez likwidację niektórych wlotów lub ograniczenie tylko dla relacji prawoskrętnych. Zachowanie obecnych połączeń spowodowałoby konieczność utrzymania siedmiu skrzyżowań na odcinku ok.900 m. Proponuje się zmianę podłączenia ul.Bandurskiego likwidując piąty wlot ze skrzyżowania z ul. Wilcza/Obotrycka a podłączając ul.Bandurskiego ca. 200 m dalej w ul. Przyjaciół Żołnierza. Rozwiązanie takie znacznie upraszcza skrzyżowanie obwodnicy z ulicami Wilcza/Obotrycka - Komuny Paryskiej, a jednocześnie ułatwia obsługę terenu rezerwowanego w planie ogólnym pod ośrodek usług podstawowych i położonej przy ul.Przyjaciół Żołnierza części os."Bandurskiego".

Realizacja skrzyżowania obwodnicy z ul.Warcisława wymaga wyburzenia budynku mieszkalnego przy ul.Przyjaciół Żołnierza 130.

Na odcinku pomiędzy skrzyżowaniami obwodnicy z ulicami Krasińskiego i Warcisława konieczna będzie budowa ulicy gospodarczej związanej z obsługą budynku przy ul.Warcisława 30 oraz przepompowni. Dostosowanie północnego odcinka ul. Warcisława do normatywnych spadków spowoduje znaczne obniżenie jej niwelety i w konsekwencji „odcięcie” przyległej zabudowy od ulicy.

Skrzyżowanie obwodnicy z ul.Krasińskiego - proponuje się odsunięcie projektowanych jezdni ul. Krasińskiego od istniejącej pierzei zabudowy.

Skorygowano linie rozgraniczające w rejonie ul. Komuny Paryskiej, Anastazji, południowo-wschodni narożnik skrzyżowania z ul. Warcisława - wszędzie linie zostały zmniejszone ; na odcinku między skrzyżowaniami z ul. ul. Warcisława i Krasińskiego linie poszerzono / z uwagi na duże roboty ziemne / a wzdłuż zachodniej pierzei ul. Krasińskiego linię cofnięto na wschód.

Istniejące główne elementy wysokościowe definiujące niweletę odcinka :

skrzyżowania z ul. ul. Wilczą/Obotrycką , Warciśława, Krasieńskiego, niweleta ul. Przyjaciół Żołnierza.

Największe pochylenie podłużne - 2,5 % na odcinku 170 m przed skrzyżowaniem z ul. Krasieńskiego, min. 0,5 % na odcinku 142 m w rejonie skrzyżowania z ul. Warciśława.

Szeźka rowerowa - jednokierunkowa po obu stronach ulicy.

Inżynieria

Wzdłuż projektowanego odcinka obwodnicy od skrzyżowania ul. Bandurskiego do ul. Krasieńskiego ułożona jest: sieć wodociągowa o średnicy od 800 do 160 mm, sieć gazowa średniego ciśnienia o średnicy 500 i 150 mm i niskiego ciśnienia o średnicy od 400 do 150 mm, sieć ciepła o średnicy 2×350 i 2×250 mm oraz kanalizacja ogólnospławna o średnicy: 500/750, 570, 500, 300 mm, i kanalizacja sanitarna o średnicy 400 mm.

Na całej długości ul. Przyjaciół Żołnierza wraz ze skrzyżowaniem z ulicami: Bandurskiego i Warciśława istniejąca sieć wodociągowa oraz sieć gazowa niskiego ciśnienia oraz częściowo średniego ciśnienia znajdzie się pod projektowanymi jezdniami. Te odcinki sieci przeznaczono do przełożenia lub demontażu. Zaprojektowano nowe odcinki sieci wodociągowej oraz sieci gazowej średniego i niskiego ciśnienia, które łączą się z sieciami istniejącymi nie podlegającymi przełożeniu. Projektowana obwodnica na odcinku od ul. Bandurskiego do ul. Warciśława odwadniana będzie istniejącą kanalizacją ogólnospławną natomiast odcinek pomiędzy ulicami: Warciśława a Krasieńskiego projektowaną kanalizacją deszczową do ul. Krasieńskiego.

Na całej długości ul. Przyjaciół Żołnierza oraz na skrzyżowaniach projektowane jezdnie pokrywają istniejącą kanalizację teletechniczną i cała ta kanalizacja przeznaczona jest do demontażu. Na całej długości tego odcinka obwodnicy tj. od skrzyżowania z ul. Wilczą aż do ul. Krasieńskiego zaprojektowano nową kanalizację. Dotyczy to również odcinka obwodnicy pomiędzy ul. Warciśława i ul. Krasieńskiego, który stanowi nową część trasy po terenie ogrodów. Ten odcinek jest konieczny dla funkcjonowania systemu. Przejście pod obwodnicą wzdłuż ul. Krasieńskiego stanowi nową kanalizację teletechniczną ułożoną po starej trasie.

Istniejącą stację transformatorową przy ul. Przyjaciół Żołnierza kolidującą z trasą obwodnicy projektuje się przenieść na teren byłej cegielni.

3. Skrzyżowania z ulicami Chopina, , Arkońską / rys. 1/3 /

Odcinek klasy ulicy głównej.

Przekrój tego odcinka - dwie jezdnie po dwa pasy ruchu - na odcinku od skrzyżowania z ul. Krasieńskiego do skrzyżowania z ul. Arkońską ; od skrzyżowania z Arkońską na zachód - dwie jezdnie po trzy pasy ruchu.

Skrzyżowania z ulicami Chopina, Arkońską rozwiązano jako skanalizowane z sygnalizacją świetlną.

Na odcinku Arkońska - Chopina trasa prowadzona jest nowym przebiegiem.

Ulica Wszystkich Świętych pozostaje jako lokalna z jednym włączeniem do obwodnicy na przedłużeniu ul. N. Rydzewskiej. Konieczne będzie wyburzenie budynków mieszkalnych nr 6 i nr 8.

Skorygowano linie rozgraniczające na niewielkich odcinkach trasy między ul. ul. Krasieńskiego i Chopina / zmniejszenie / oraz południowo-wschodni narożnik skrzyżowania z ul. Chopina / powiększenie /, przesunięto na północ linię regulacyjną na

odcinku ul. Wszystkich Świętych, skorygowano północno-zachodni narożnik skrzyżowania z ul. Arkońską.

Istniejące główne elementy wysokościowe definiujące niweletę odcinka : skrzyżowania z ul. ul. Krasieńskiego, Chopina, Arkońska, niweleta ul. Wszystkich Świętych.

Największe pochylenie podłużne - 4,2,% na odcinku 125 m w rejonie skrzyżowania z ul. Krasieńskiego, najmniejsze - 0,6 % na odcinku zachodnim omawianego odcinka.

Ścieżka rowerowa - od ul. Krasieńskiego do ul. Chopina jednokierunkowa po obu stronach ulicy, od ul. Chopina do ul. Arkońskiej dwukierunkowa po południowej stronie trasy.

Inżynieria

Wzdłuż projektowanego odcinka obwodnicy od skrzyżowania z ul. Krasieńskiego do ul. Arkońskiej ułożona jest: sieć wodociągowa o średnicy od 600 do 160 mm, sieć gazowa średniego ciśnienia o średnicy 500 mm i niskiego ciśnienia o średnicy od 300 do 150 mm, sieć ciepła o średnicy 2×200 mm oraz kanalizacja ogólnospławna o średnicy: 900/1350, 600/900, 600, i 300 mm i kanalizacja deszczowa o średnicy 600 mm.

Na części trasy istniejąca sieć wodociągowa oraz sieć gazowa niskiego ciśnienia przebiega się pod projektowanymi jezdniami. Te odcinki sieci przeznaczono do przełożenia lub demontażu. Zaprojektowano nowe odcinki sieci wodociągowej oraz sieci gazowej niskiego ciśnienia, które łączą się z sieciami istniejącymi nie podlegającymi przełożeniu.

Projektowany odcinek obwodnicy pomiędzy ul. Krasieńskiego a ul. Chopina odwadniany będzie istniejącą kanalizacją deszczową o średnicy 600 mm w ul. Wszystkich Świętych a pozostała trasa projektowaną kanalizacją deszczową odprowadzającą wody deszczowe do istniejącej kanalizacji ogólnospławnej w ul. Chopina.

Wzdłuż ul. Wszystkich Świętych zaprojektowano nową kanalizację teletechniczną, natomiast na skrzyżowaniu obwodnicy (wylot ul. Wszystkich Świętych) z ul. Niemierzyńska zaprojektowano przebudowę kanalizacji istniejącej.

4. Węzeł „Łękno” /rys. 1/4 /

Zgodnie z zaleceniem Rady Technicznej z dnia 13 czerwca 1996r. opracowano dwa warianty węzła.

4.1. Wariant podstawowy.

Skrzyżowanie obwodnicy z ulicami Wojska Polskiego - Traugutta rozwiązano jako dwupoziomowe (trzeci poziom to istn. linia kolejowa).

Ulice Wojska Polskiego, Traugutta pozostawiono na dotychczasowym poziomie; przyjęto rozwiązanie skrzyżowania z wyspą centralną zapewniające wszystkie relacje między wlotami i obwodnicą . Obwodnica prowadzona górą (rzędna 33,18 m), nad ul. Wojska Polskiego (rzędna 26,55 m).

Skorygowano linie regulacyjne skrzyżowania i odcinka ze skrzyżowaniem związanego; korekty wynikają z koniecznych do zachowania różnic wysokości między koleją, skrzyżowaniem z wyspą centralną, ciągiem pieszym w Parku Kasprowicza a obwodnicą.

Realizacja skrzyżowania wymaga budowy dodatkowych wiaduktów, wyburzenia budynków mieszkalnych przy al. Wojska Polskiego nr nr 185 i 187.

Istniejące główne elementy wysokościowe definiujące niweletę odcinka :

skrzyżowanie z ul. Wojska Polskiego/Traugutta i koleją, ciąg pieszy w Parku Kasprowicza.

Największe pochylenie podłużne obwodnicy - 4,3% na odcinku 284 metrów związane z przejściem nad koleją, min. - 0,5% na odcinku 77 metrów - bezpośrednio nad skrzyżowaniem.

Scieżki rowerowe wzdłuż al. Wojska Polskiego jednokierunkowe po obu stronach ulicy, wzdłuż południowej strony ulicy Traugutta - dwukierunkowa.

Budowa obwodnicy wymaga likwidacji przejazdu ulic Lindego i Zaleskiego przez tory kolejowe.

Inżynieria

Na skrzyżowaniach obwodnicy z al. Wojska Polskiego i ul. Zaleskiego ułożona jest: sieć wodociągowa o średnicy 400 i 250 mm, sieć gazowa średniego ciśnienia o średnicy 500 mm i niskiego ciśnienia o średnicy od 300 do 200 mm, oraz kanalizacja ogólnospławna o średnicy: 1280/1500, 800/1200, 300 mm i kanalizacja deszczowa o średnicy 1350/1750 mm.

Na części trasy istniejąca sieć gazowa średniego i niskiego ciśnienia przebiega pod projektowanymi jezdniami. Te odcinki sieci przeznaczono do przełożenia lub demontażu. Zaprojektowano nowe odcinki sieci gazowej średniego i niskiego ciśnienia, które łączą się z sieciami istniejącymi nie podlegającymi przełożeniu. Pozostałe sieci pozostają bez zmian.

Wody deszczowe z projektowanego odcinka obwodnicy zgodnie z częścią graficzną odprowadzane będą projektowaną kanalizacją deszczową włączoną do istniejącej kanalizacji ogólnospławnej w ul. Zalewskiego i w ul. Arkońskiej.

Na skrzyżowaniach obwodnicy z al. Wojska Polskiego i ul. Zaleskiego zaprojektowano przebudowę kanalizacji teletechnicznej. Nowy odcinek kanalizacji wzdłuż al. Wojska Polskiego przez cały węzeł będzie ułożony po trasie kanalizacji istniejącej. Wzdłuż obwodnicy po jej wschodniej stronie będzie trasa projektowanego kabla WN-110 kV. Kabel będzie przeprowadzony pod wiaduktem kolejowym i projektowaną obwodnicą na teren parku Arkońskiego i dalej alejkami parkowymi do GPZ „Niemierzyn”.

4.2. Wariant dodatkowy

(Wariant opracowany po Radzie Technicznej dlatego nie jest ujęty w załączonym protokole z Rady i w materiałach roboczych.)

Skrzyżowanie ul. Wojska Polskiego z obwodnicą dwupoziomowe z obwodnicą prowadzoną dołem, wzdłuż linii kolejowej, na poziomie kolei.

Węzeł zapewniający wszystkie relacje tworzą ulice : Wojska Polskiego, odcinek ul. Zaleskiego i przebudowane skrzyżowanie ulic Wojska Polskiego/Traugutta.

Uzyskano dwupoziomowe skrzyżowanie obwodnicy i kolei z ul. Wojska Polskiego bez zmiany przebiegu ul. Wojska Polskiego (korekta wynika wyłącznie z konieczności uzyskania dodatkowych pasów ruchu).

Skrzyżowanie respektujące krajobraz i istniejący układ komunikacyjny ale konieczne dodatkowe wyburzenia i związane z tym powiększenie linii regulacyjnych w południowo - wschodnim narożniku węzła.

Konieczne wyburzenia : budynki przy Wojska Polskiego 186 i Hanki Sawickiej 1 i 4, pozostaje budynek przy Wojska Polskiego 187.

Istniejące główne elementy wysokościowe definiujące niweletę odcinka : skrzyżowanie z ul. Wojska Polskiego/Traugutta, niweleta linii kolejowej, ciąg pieszy w Parku Kasprowicza, skrzyżowanie z ul. Zaleskiego.

Największy spadek podłużny - 4,2 % na odcinku pod ul. Wojska Polskiego do wyjścia nad kolej, min. - 0,5 % nad koleją i ciągiem pieszym w Parku Kasprowicza.

Inżynieria

Na skrzyżowaniach obwodnicy z al. Wojska Polskiego i ul. Zaleskiego ułożona jest: sieć wodociągowa o średnicy 400 i 250 mm, sieć gazowa średniego ciśnienia o średnicy 500 mm i niskiego ciśnienia o średnicy od 300 do 200 mm, oraz kanalizacja ogólnospławna o średnicy: 1280/1500, 800/1200, 300 mm i kanalizacja deszczowa o średnicy 1350/1750 mm.

Istniejąca sieć gazowa średniego i niskiego ciśnienia będzie przebudowana jak w wariantcie podstawowym. Pozostałe sieci pozostają bez zmian.

Wody deszczowe z projektowanego odcinka obwodnicy zgodnie z częścią graficzną odprowadzane będą projektowaną kanalizacją deszczową włączoną do istniejącej kanalizacji ogólnospławnej w ul. Zalewskiego i w ul. Arkońskiej.

Kanalizacja teletechniczna będzie przebudowana tak jak w wariantcie podstawowym. Podobnie będzie biegła trasa projektowanego kabla WN-110 kV z nieznaczną korektą w rejonie wiaduktu w parku Kasprowicza-Arkońskim.

5. Skrzyżowanie z ulicami Mickiewicza i Jagiellońską (rys. 1/5)

Odcinek klasy ulicy głównej ruchu przyspieszonego.

Przekrój trasy - dwie jezdnie po dwa pasy ruchu.

Skrzyżowanie z koleją - rejon ul. Sienkiewicza - dwupoziomowe z obwodnicą górą.

Skrzyżowanie z ulicą Mickiewicza - dwupoziomowe z obwodnicą dołem bez wzajemnego połączenia. Proponuje się wykorzystanie istniejącego, wolnego, prześła wiaduktu mostu Akademickiego o szerokości 16,20m. Prowadzenie trasy wymagać będzie zwężenia pasa rozdzielającego jezdnie i zastąpienie go pasem malowanym.

Obwodnica przebiega równolegle do istniejących torów kolejowych w bezpośrednim ich sąsiedztwie jednak odległość między osiami skrajnego torowiska kolejowego i obwodnicy nie powinna być mniejsza niż 12,00m.

Budowa obwodnicy wymagać będzie korekty przebiegu ul. Twardowskiego na odcinku ok. 200 m w rejonie skrzyżowania z ul. Witkiewicza.

Skrzyżowanie obwodnicy z ul. Witkiewicza/Jagiellońska - dwupoziomowe z obwodnicą dołem, bez wzajemnego połączenia.

Przebudowana ul. Witkiewicza/Jagiellońska, projektowana nad obwodnicą i koleją, będzie miała połączenie z ul. Twardowskiego.

Skorygowano linie regulacyjne zwalniając część terenu między ul. Twardowskiego a koleją w rejonie ul. Mickiewicza. Zmieniona została linia regulacyjna obwodnicy na południe od skrzyżowania z ul. Witkiewicza. Zmiana wynika z przesunięcia na zachód odcinka obwodnicy między kilometrem 5 + 700 a 6 + 700. Projektowany przebieg pozwolił zachować normatywne parametry łuków i odległości między nimi, stworzył możliwość korzystniejszej obsługi terenów między obwodnicą a koleją. Wymaga wprowadzenia zmiany w planie ogólnym.

Istniejące główne elementy wysokościowe definiujące niweletę odcinka :
linia kolejowa, ul. Twardowskiego, skrzyżowanie z ul. Mickiewicza i przebudowaną ul. Witkiewicza/Jagiellońską.

Największe pochylenie podłużne - 4,4% na odcinku 139m przed mostem Akademickim, minimalne - 0,5% na odcinku 205m za mostem.

Ścieżka rowerowa wzdłuż ul. Witkiewicza/Jagiellońskiej - dwukierunkowa prowadzona po południowej stronie ulicy.

Inżynieria

W trasie projektowanej obwodnicy ułożona jest: sieć wodociągowa o średnicy 280 i 150 mm, sieć gazowa średniego ciśnienia o średnicy 500 mm i niskiego ciśnienia o średnicy od 250 do 150 mm, sieć ciepła o średnicy 2×150 i 2×100 mm oraz kanalizacja ogólnospławna o średnicy: 800/1200, 700/1050 i 400 mm.

Na długim odcinku trasy obwodnicy istniejąca sieć gazowa średniego i niskiego ciśnienia przebiega pod projektowanymi jezdniami, a istniejąca sieć ciepła koliduje z przebudową ul. Jagiellońskiej. Te odcinki sieci przeznaczono do przełożenia lub demontażu. Zaprojektowano nowe odcinki sieci ciepłej oraz gazowej średniego i niskiego ciśnienia, które łączą się z sieciami istniejącymi nie podlegającymi przełożeniu.

Projektowany odcinek obwodnicy odwadniany będzie projektowaną kanalizacją deszczową włączoną do istniejącej kanalizacji ogólnospławnej w ul. Mickiewicza i w ul. Twardowskiego.

Na skrzyżowaniu obwodnicy z ul. Mickiewicza pozostaje kanalizacja teletechniczna istniejąca. Na skrzyżowaniu obwodnicy z ul. Jagiellońską zaprojektowano kanalizację teletechniczną wzdłuż ul. Jagiellońskiej w poziomie projektowanej obwodnicy i istniejącej linii kolejowej. Po wschodniej stronie obwodnicy biegnie trasa projektowanego kabla WN-110 kV.

6. Węzeł „Turzyn” (rys.1/6).

Odcinek klasy ulicy głównej ruchu przyspieszonego.

Przekrój trasy - dwie jezdnie po dwa pasy ruchu.

Skrzyżowanie rozwiązano jako dwupoziomowe z obwodnicą nad ul. 26 Kwietnia i nad koleją.

Trasa przebiega / od północy / po terenie, w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącego i projektowanego odcinka ul. Twardowskiego.

Część terenu, na północ od ul. 26 Kwietnia, rezerwowana w planie ogólnym na cele komunikacji może być wykorzystana na inne cele. Teren ten obsługiwany będzie sprawnie przez łącznicę węzła oraz ul. Twardowskiego krzyżującą się w drugim poziomie z obwodnicą.

W projektowanym skrzyżowaniu zaproponowano przebudowę odcinka północnej jezdni ul. 26 Kwietnia ale możliwe jest - bez zmiany zasady węzła - rozwiązanie skrzyżowania bez przebudowy jezdni.

Również nie zmieniając geometrii trasy i węzła istnieje możliwość przejścia obwodnicą pod koleją (pogorszy się płynność niwelety) - wówczas ul. Kordeckiego górą lub zamknięcie tej ulicy.

Skrzyżowanie z ulicą Ku Słońcu/ Sikorskiego - górą bez wzajemnego połączenia.

Skorygowano linie regulacyjne węzła po południowej stronie ul. 26 Kwietnia (zmniejszenie) oraz zmieniono linie na odcinku od km 5 + 700 do km 6 + 700 wprowadzając zmianę przebiegu trasy (omówiono w pkt.5).

Istniejące główne elementy wysokościowe definiujące niweletę odcinka : skrzyżowanie z ulicami 26-go Kwietnia, Twardowskiego, Kordeckiego, Ku Słońcu/Sikorskiego i koleją.

Największe pochylenie podłużne omawianego odcinka obwodnicy - 5,8% na łącznicy a 2,0% na trasie głównej.

Ścieżka rowerowa wzdłuż ul. 26 Kwietnia - dwukierunkowa, równoległa do jezdni północnej.

Inżynieria

W trasie projektowanej obwodnicy ułożona jest: sieć wodociągowa o średnicy 400 i 300 mm, sieć gazowa średniego ciśnienia o średnicy 500 mm, sieci gazowe niskiego ciśnienia o średnicy 250 mm, sieci ciepłne o średnicy 2×225 i 2×150 mm oraz kanalizacja ogólnospławna o średnicy: 1000, 800, 500, 400 i 300 mm.

Na długim odcinku trasy obwodnicy istniejąca sieć ciepłna oraz istniejąca sieć gazowa średniego i niskiego ciśnienia przebiega pod projektowanymi jezdniami. Odcinki w/w sieci przeznaczono do przełożenia lub demontażu. Zaprojektowano nowe odcinki sieci ciepłej oraz sieci gazowej średniego i niskiego ciśnienia, które łączą się z sieciami istniejącymi nie podlegającymi przełożeniu.

Wody deszczowe z projektowanego odcinka obwodnicy zgodnie z częścią graficzną odprowadzane będą projektowaną kanalizacją deszczową włączoną do istniejącej kanalizacji ogólnospławnej w ul. Twardowskiego i w ul. Ku Słońcu.

Na skrzyżowaniu obwodnicy z ul. 26 Kwietnia zaprojektowano nową kanalizację teletechniczną. Z GPZ „Turzyn” wyprowadzono kabel WN-110 kV, który będzie dalej po południowej stronie obwodnicy. Nad torami kolejowymi i projektowaną obwodnicą będzie wprowadzona projektowana linia napowietrzna WN-110 kV. Linia ta na trasie od ul. Mieszka aż do GPZ zastąpi odcinek linii, który musi być zdemontowany ze względu na kolizję z obwodnicą. Na rysunku pokazano też wyjście projektowanej linii napowietrznej WN w kierunku zachodnim nad torami i obwodnicą którą należałoby wybudować w przypadku rezygnacji z kabla WN.

7. Węzeł „Mieszka I” (rys.1/7)

Odcinek obwodnicy klasy ulicy głównej ruchu przyspieszonego.

Przekrój trasy - od skrzyżowania z ul. Ku Słońcu/Sikorskiego do węzła „Mieszka I” - dwie jezdnie po dwa pasy ruchu, od węzła na południowy wschód - dwie jezdnie po trzy pasy ruchu.

Skrzyżowanie z ul. Piastów/Mieszka I dwupoziomowe z obwodnicą dołem (możliwe, bez zmiany geometrii węzła, prowadzenia obwodnicy górą).

Przyjęte rozwiązanie skrzyżowania Mieszka I, Piastów, Powstańców Wlkp. i obwodnicy jako dwupoziomowe z wyspą centralną górą umożliwia zachowanie wszystkich relacji między pięcioma wlotami skrzyżowania. Do obwodnicy włączono ul. Bohaterów Warszawy co pozwala na połączenie ul. Ku Słońcu z obwodnicą w kierunku północnym z pominięciem ul. Piastów.

Ulice Dąbrowskiego i Madalińskiego, włączone do układu przez łącznicę węzła, pełnić będą funkcję ulic lokalnych do obsługi przyległego terenu oraz - w wariantcie podstawowym węzła „Zapadła” - jako łącznik współpracujący z węzłami.

Ulica Mirosławskiego pozostawiona w projekcie jako łącznik pieszy (pod obwodnicą) między ulicami Dąbrowskiego i Madalińskiego.

Korekta linii rozgraniczających minimalna, dotyczy północno - zachodniego narożnika węzła oraz południowej krawędzi linii w rejonie km 8 + 200.

Istniejące główne elementy wysokościowe definiujące niweletę odcinka : skrzyżowania z ulicami Ku słońcu/Sikorskiego, Piastów/Mieszka I/Powstańców Włp., Mirosławskiego, podłączenia ulic Dąbrowskiego i Madalińskiego.

Maksymalny spadek podłużny - 4,0% na długości 120m w północnym odcinku obwodnicy, minimalny - 0,4% na długości 346m w południowym odcinku.

Ścieżka rowerowa - dwukierunkowa wzdłuż południowej jezdni ul. ul. Mieszka I i Piastów; z uwagi na zabudowę wschodniego narożnika Piastów oraz projektowaną ścieżkę w ul. Boh. Warszawy w rejonie samego węzła prowadzi się ścieżkę wg. rys. 1/7.

Inżynieria

W trasie projektowanego węzła obwodnicy ułożona jest: sieć wodociągowa o średnicy 800, 600, 400 i 150 mm, sieć gazowa średniego ciśnienia o średnicy 500 mm, sieci niskiego ciśnienia o średnicy od 400 do 150 mm, sieć ciepła o średnicy 2x350 mm oraz kanalizacja ogólnospławna o średnicy: 2200/1550, 1000/1500, 400/740, 350 i 300 mm.

Na terenie całego węzła projektuje się całkowitą przebudowę istniejących sieci za wyjątkiem istniejącego kolektora ogólnospławnego o średnicy od 1000/1500 do 2200/1550 mm, który przebiega pod obwodnicą. Dla zabezpieczenia kolektora przed obciążeniami dynamicznymi proponuje się na etapie projektu technicznego podniesienie niwelety przyszłej trasy lub odpowiednie zabezpieczenie kolektora. Przebieg projektowanych sieci stanowiących obejście węzła przedstawiono na załączniku graficznym. Projektowane nowe odcinki sieci łączą się z sieciami istniejącymi poza węzłem.

Wody deszczowe z projektowanego odcinka obwodnicy zgodnie z częścią graficzną odprowadzane będą projektowaną kanalizacją deszczową włączoną do istniejącego kolektora ogólnospławnego o średnicy 2200/1550

Całkowitą przebudowę kanalizacji teletechnicznej przewidziano na terenie całego węzła. Poza obszarem skrzyżowania projektowana kanalizacja będzie połączona z istniejącą.

8. Węzeł „Zapadła” (rys.1/8)

Odcinek obwodnicy klasy ulicy głównej ruchu przyspieszonego.

Przekrój trasy - dwie jezdnie po trzy pasy ruchu.

Zgodnie z zaleceniem Rady Technicznej z dnia 13 czerwca 1996r. opracowano dwa warianty węzła.

8.1. Wariant podstawowy

Rozwiązanie zaproponowane w wariantcie podstawowym to węzeł z wyspą centralną zapewniający powiązanie układu ulicznego tego rejonu z prowadzoną górą obwodnicą. Węzeł jest stosunkowo prosty, rozwiązanie to jednak powoduje, że relacje z ul. Kolumba i obwodnicą w kierunku północnym są możliwe jedynie w sposób pośredni tzn. przy wykorzystaniu ulic Madalińskiego i Dąbrowskiego (przeprowadzono zalecaną przez Radę Techniczną analizę możliwości bezpośredniego włączenia relacji skrajnych z ul. Kolumba i z obwodnicy w kierunku zachodnim i stwierdzono, że w przyjętym rozwiązaniu węzłów sąsiednich nie jest to możliwe ze względu na brak możliwości uzyskania normatywnych parametrów technicznych)

Dla ulicy Dąbrowskiego przechodzącej pod obwodnicą zachowano pełną skrajnię umożliwiającą przejazd wszelkich pojazdów, ul. Grudziadzka ma skrajnię obniżoną.

Rozwiązanie węzła powoduje likwidację stacji paliw, wyburzenie części budynków przy ulicy Nadodrzańskiej i Zapadłej.

Ostatecznie o wyburzeniach i możliwości zachowania i wykorzystania działek rzemieślniczych istniejących w tym rejonie zadecydują przyjęte w projekcie technicznym rozwiązania.

Konieczne jest respektowanie skrajni żeglownej na Odrze jak dla klasy V drogi technicznej. Skrajnia wynosi w tym miejscu 6,0m, co przy uwzględnieniu rzędnej wielkiej wody i konstrukcji estakady obwodnicy daje w przybliżeniu rzędną niwelety obwodnicy nad Odrą ca. 9,0 m.

Istniejące główne elementy wysokościowe definiujące niweletę odcinka :
skrzyżowania z ulicami Kolumba, Zapadła, Dąbrowskiego, Grudziądzką i kolejną.

Pochylenie podłużne omawianego odcinka obwodnicy - 1,5 % i 1,7 %.

Skorygowano min. linie regulacyjne na odcinku obwodnicy równoległym do ul. Dąbrowskiego (hm 83 do 85), zaproponowano korektę w rejonie samego węzła wynikającą z geometrii i uzbrojenia.

Inżynieria

W trasie projektowanego węzła obwodnicy ułożona jest: sieć wodociągowa o średnicy 600, 300, 200 i 150 mm, sieć gazowa niskiego ciśnienia o średnicy 600, 250 i 200 mm, oraz kanalizacja ogólnospławna o średnicy: 3000/2000, 2600/1700, 2200/1550, 1500/1550, 600/900, 400/600, 400 i 300 mm.

Na odcinku wzdłuż ul. Kolumba projektuje się przełożenie istniejącej sieci wodociągowej o średnicy 200 mm oraz istniejącej sieci gazowej niskiego ciśnienia o średnicy 250 mm, które przebiegają pod projektowanymi jezdniami. Projektuje się nowy odcinek sieci wodociągowej oraz sieci gazowej niskiego ciśnienia, który łączy się z sieciami istniejącymi nie podlegającymi przełożeniu. W węźle projektowana jest pompownia ścieków wraz z rurociągiem tłocznym o średnicy 1000 mm przetłaczająca ścieki na projektowaną oczyszczalnię ścieków "Pomorzany".

Wody deszczowe z projektowanego odcinka obwodnicy zgodnie z częścią graficzną odprowadzane będą projektowaną kanalizacją deszczową włączoną do istniejącej kanalizacji ogólnospławnej w ul. Madalińskiego oraz bezpośrednio do rzeki Odry.

Podobnie jak na poprzednim skrzyżowaniu cała istniejąca kanalizacja teletechniczna musi być zdemontowana. Zaprojektowano nowy układ kanalizacji zwracając szczególną uwagę na kierunek wzdłuż ul. Kolumba.

8.2. Wariant dodatkowy

Wariant dodatkowy to rozbudowany węzeł uwzględniający wszystkie relacje. Rozwiązanie to jest adaptacją projektu koncepcyjnego węzła wykonanego przez Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego w Szczecinie w 1989 r.

Linie regulacyjne w tym wariantcie jak w p-cie 8.1.

Inżynieria

W trasie projektowanego węzła obwodnicy ułożona jest: sieć wodociągowa o średnicy 600, 300, 200 i 150 mm, sieć gazowa niskiego ciśnienia o średnicy 600, 250 i 200 mm, oraz kanalizacja ogólnospławna o średnicy: 3000/2000, 2600/1700, 2200/1550, 1500/1550, 600/900, 400/600, 400 i 300 mm.

Na odcinku wzdłuż ul. Kolumba projektuje się przełożenie istniejącej sieci wodociągowej o średnicy 200 mm oraz istniejącej sieci gazowej niskiego ciśnienia o średnicy 250 mm, które przebiegają pod projektowanymi jezdniami. Projektuje się nowy odcinek sieci

wodociągowej oraz sieci gazowej niskiego ciśnienia, który łączy się z sieciami istniejącymi nie podlegającymi przełożeniu. W węźle projektowana jest pompownia ścieków wraz z rurociągiem tłocznym o średnicy 1000 mm przetłaczająca ścieki na projektowaną oczyszczalnię ścieków "Pomorzany".

Wody deszczowe z projektowanego odcinka obwodnicy zgodnie z częścią graficzną odprowadzane będą projektowaną kanalizacją deszczową włączoną do istniejącej kanalizacji ogólnospławnej w ul. Madalińskiego oraz kolektora ogólnospławnego o średnicy 3000/2000 mm w ul. Zapadłej.

W tym wariantie znaczna część istniejącej kanalizacji teletechnicznej może pozostać. Nową zaprojektowano tylko na kierunku ul. Kolumba, ze względu na likwidację odcinka tej ulicy wraz z uzbrojeniem.

8. Zasady etapowania przebudowy układu komunikacyjnego

Zaproponowano podział realizacji obwodnicy na cztery etapy. Każdy z trzech (wymienionych w kolejności) etapów może być realizowany oddzielnie, w dowolnej kolejności; realizacja każdego z nich zamyka pewną samodzielnie działającą część układu komunikacyjnego miasta. Realizacja etapu wymienionego jako czwarty (odcinek 1600m) musi być poprzedzona realizacją odcinka od ul. 26 Kwietnia do skrzyżowania z ul. Krzysztofa Kolumba.

Możliwości etapowania :

- odcinek długości ca. 3550 m od skrzyżowania z ul. Druckiego - Lubeckiego do skrzyżowania z ul. Arkońską.

Północny odcinek obwodnicy klasy ulicy zbiorczej i głównej. Realizacja umożliwi połączenie północnych dzielnic / Niebuszewo, Żelechowo, Warszewo, rejony nad północną Odrą / ze sobą z ominięciem Śródmieścia.

Odcinek prosty do realizacji a w znacznym stopniu usprawnia obsługę komunikacyjną w/w dzielnic.

Obiekty inżynierskie do realizacji: przebudowa wiaduktu w ul. Rugiańskiej, dobudowa wiaduktu w ciągu ulicy Niemierzyńska/Arkońska.

- odcinek długości ca. 2900 m - od skrzyżowania z ul. Arkońską do ul. 26 Kwietnia .

Zachodni odcinek obwodnicy, klasy ulicy głównej ruchu przyspieszonego.

Realizacja tego etapu inwestycji jest kosztowna i technicznie trudna ze względu na dużą ilość obiektów inżynierskich. Niemniej jednak spowoduje znaczne odciążenie z ruch ulic Śródmieścia i Pogodna np. ulic Traugutta, Poniatowskiego, Santockiej, umożliwi sprawną obsługę terenów położonych między obwodnicą a koleją na północ od ulicy 26 Kwietnia.

Wymaga: budowy wiaduktu nad ciągiem pieszym w Parku Kasprowicza, budowy węzła „ Łęknio „, przebudowy ul. Witkiewicza/Jagiellońskiej (budowa wiaduktu nad koleją) oraz odcinka ul. Twardowskiego, budowy wiaduktu nad koleją w rejonie ul. Sienkiewicza, wiaduktu w ul. Twardowskiego nad obwodnicą.

- odcinek długości ca. 2300 m od ul. 26 Kwietnia do skrzyżowania z ul. Krzysztofa Kolumba.

Trasa ulicy klasy głównej ruchu przyspieszonego. Realizacja tego odcinka odciąży ulice Śródmieścia z ruchu tranzytowego międzydzielnicowego oraz zewnętrznego relacji :

ul. Gdańska / wlot ze wschodu i północy kraju do miasta / - Kołbaskwo - Lubieszyn.
Odciążona znacznie zostaje ul. Piastów.

Wymaga : budowy odcinka obwodnicy od węzła „Turzyn „ do węzła „Mieszka I „ z budową wiaduktów nad węzłem „ Turzyn „ , nad koleją, nad ul. Ku Słońcu/Sikorskiego. Dodatkowo wymaga przebudowy skrzyżowania ulic Mieszka I - Piastów - Powstańców Włp., modernizacji i przebudowy wlotów ulic Dąbrowskiego i Madalińskiego /z przebudową trzech wiaduktów pod koleją w ul. Dąbrowskiego /, przebudowy przebiegu ul. Kolumba i budowy skrzyżowania jednopoziomowego z wyspą centralną w rejonie ul. Zapadła.

- odcinek długości ca. 1600 m - od węzła „ Mieszka I „ do węzła „ Zapadła „ z łącznicami węzła umożliwiającymi pełne działanie węzła „ Zapadła „.

Realizacja tego etapu ,zdaniem autorów, powinna być wykonana łącznie z przeprawą przez Międzyodrze w celu funkcjonowania całego układu proj. obwodnicy.

Obiekty inżynierskie do realizacji : tunel pod węzłem „ Mieszka I „, wiadukt nad koleją i węzłem „ Zapadła „, łącznie z wyprowadzeniem odcinka w kierunku Odry.

mgr inż. Maria Popiel
Drog. upr. bud. Nr WZDP. 19/898/61/74
Upr. proj. i bud. Nr 2/Sz/77

Popiel

KOMENTARZ.

Niniejsza praca służy do celów planistyczno-urbanistycznych. Rozwiązanie węzłów i skrzyżowań opracowano w oparciu o obowiązujące normatywy techniczne. Na planszach wrysowano linie rozgraniczające projektowanej obwodnicy śródmieścia miasta z uwzględnieniem podstawowej infrastruktury technicznej. Na części projektowanej trasy nastąpiła korekta linii rozgraniczenia rezerwowana w obowiązującym planie miejscowym miasta Szczecina.

Zdaniem autorów niezbędne jest przeprowadzenie procedury zmian dla projektowanej trasy. Ponieważ niektóre węzły zostały zaprojektowane zgodnie z zaleceniem Rady Technicznej w dwóch wariantach należy dokonać ostatecznego rozstrzygnięcia - ma to zasadniczy wpływ na niezbędne linie rozgraniczenia terenu.

M. Popiel

Szczecin, dnia 18 czerwca 1996 r.

WUAiNB.OUST-7325-54/95

UPLYNEŁO DNIA
*
S
E
SECRETARIAT USIFR

Pani Maria Popiel
Biuro Studiów i Projektów
Rozwoju Przestrzennego Województwa
Pl. Armii Krajowej 1
70-455 S z c z e c i n

Sprawa: zaopiniowania wersji roboczej projektu koncepcyjnego
obwodnicy Śródmieścia m. Szczecina.

Na podstawie umowy Nr 50/TW 5/96 na opracowanie "Projektu koncepcyjnego obwodnicy Śródmieścia w m. Szczecinie" - Pani zespół przedłożył w dniu 13 czerwca br. materiały robocze do akceptacji.

W trakcie spotkania zostało - w obecności przedstawicieli poszczególnych Wydziałów UM i Miejskiej Pracowni Urbanistycznej - wypracowane stanowisko Zleceniodawcy (Gminy Miasto Szczecin), które niniejszym przedstawiam w formie wniosków końcowych.

Wnioski, które należy uwzględnić przy dalszych pracach nad projektem:

1. Rozwiązania projektowe są zgodne z wytycznymi Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, proponowane korekty linii regulacyjnych mieszczą się w ustaleniach miejscowego planu ogólnego m. Szczecina, propozycje projektowe zostały zaakceptowane;
2. W zakresie proponowanych rozwiązań można nie dokonywać wyboru wariantów o ile poszczególne wariantowe propozycje nie naruszają linii regulacyjnych i nie mają wpływu na sposób wykorzystania terenu;
3. Dla poszczególnych węzłów komunikacyjnych przyjęto następujące wytyczne do dalszego opracowania:
 - 3.1. Węzeł "Zapadła" - rozwiązanie techniczne jest trudne do przesądzenia, powinno być poprzedzone badaniami ruchu itp. Na obecnym etapie zaakceptowano zaproponowane linie rozgraniczenia terenów. W rozwiązaniu wg wariantu pod-

stawowego należy rozważyć w dalszym opracowaniu możliwość czytelniejszego włączenia przewidzianych w "Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia" relacji skrzyżnych z ul. Kolumba w stronę północną i z obwodnicy w kierunku zachodnim. Prace nad tym węzłem winny być kontynuowane i uwzględnić korektę wariantu podstawowego.

- 3.2. Węzeł "Mieszka I" - przyjęto jako wskazanie i jako rozwiązanie optymalne przebieg obwodnicy dołem, pod ul. Piastów. Obydwie propozycje są zgodne z planem i ostateczne rozwiązanie powstanie na etapie projektu technicznego.
- 3.3. Węzeł "Netto" - za optymalny uznano wariant podstawowy. Wariant ten wymaga zmiany planu ogólnego m. Szczecina. Zmiana planu nie spowoduje dodatkowych wyburzeń. W dalszym opracowaniu zmienić nazwę na "Turzyn" (zamiast "Netto").
- 3.4. Węzeł "Wojska Polskiego-Łekno"

Węzeł b. trudny, rozwiązanie techniczne powinno być poprzedzone badaniami ruchu.

Przy wotum separatum p. E. Pęskiej obecni zaakceptowali rozwiązania 3-poziomowe. Od strony zachodniej należy zachować linie rozgraniczenia zaproponowane w wersji "D" - na kalce. Zdecydowano, że nie dokonuje się wyboru między wariantem podstawowym ("C") a wariantem na kalce ("D").
4. Dla północnej części obwodnicy, dla odcinków ulic od Arkońskiej do Druckiego - Lubeckiego zaakceptowano rozwiązania podstawowe. Nie zgłoszono zastrzeżeń do zaproponowanego włączenia ul. Bandurskiego do ul. Przyjaciół Żołnierza które jest odsunięte bardziej niż w dotychczasowych rozwiązaniach.

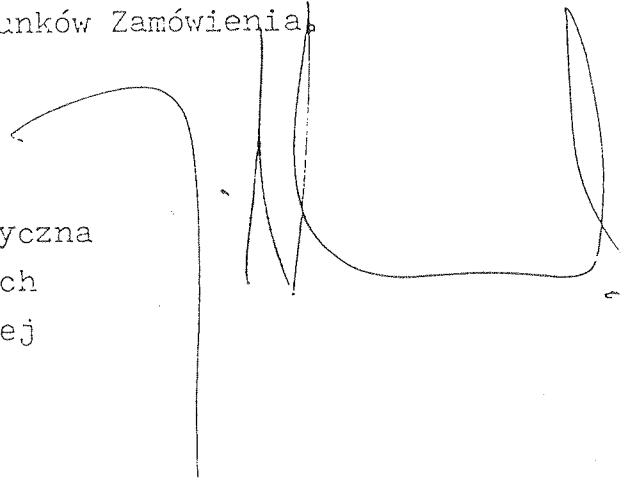
Ta nowa propozycja powinna być ujęta przy realizacji skrzyżowania ul. Wilczej i Przyjaciół Żołnierza i uwzględniona przez Wydział Inwestycji Miejskich.

5. Specjalną uwagę należy zwrócić na wymagający zmiany w planie rejon ul. Rugiańskiej i Ludowej i zablokować działania inwestycyjne do czasu wprowadzenia zmiany w planie.
6. W dalszych opracowaniach należy zrezygnować z propozycji etapowania inwestycji a zamiast tego wskazać na odrębne zadania inwestycyjne.

Na zakończenie zebrani stwierdzili, że temat został dokładnie przeanalizowany, przedstawiono materiały obszerne i kompletne a praca spełnia cele jakie zostały na wstępie sprecyzowane w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia.

Do wiadomości:

- Miejska Pracownia Urbanistyczna
- Wydział Inwestycji Miejskich
- Wydział Inżynierii Miejskiej

A large, stylized handwritten signature or set of initials in black ink, located to the right of the distribution list. The signature is somewhat abstract, with a large loop on the left side and a vertical line extending downwards.