

TRASA ŚREDNICOWA PÓŁNOCNA
etap III - na odcinku od ul. Szosa Chełmińska do ul. Szosa Okrężna

WARIANT ALTERNATYWNY NR 2 - W.II.1

Opis rozwiązań projektowych Wariant Alternatywny nr 2 – W.II.1

W ramach **Wariantu Alternatywnego nr 2** zakłada się opracowanie:

- układu dwujezdniowego na odc. od ul. Szosa Chełmińska do ul. św. Klemensa z obustronnymi chodnikami szer. min. 2.0 m i obustronnymi ścieżkami rowerowymi szer. min. 2.0 m.
- układu jednojezdniowego na odc. od ul. św. Klemensa do ul. Szosa Okrężna przewiduje się z dwustronnym chodnikiem szer. 2.0 m i jednostronną ścieżką rowerową szer. 2.0 m (po stronie północnej).

Przebudowy skrzyżowań z drogami bocznymi wraz z ich przebudową:

- 1) skrzyżowanie z ul. Szosa Chełmińska
 - a. dowiązanie się do stanu istniejącego wlotu zachodniego (bez przebudowy skrzyżowania),
- 2) ul. Wybickiego
 - a. przewidziano przebudowę ul. Wybickiego na odcinku istniejącym (po śladzie istniejącej jezdni) oraz budowę nowego odcinka w kierunku ul. Kaszubskiej. Szerokość jezdni 5.0 m. Połączenie z ul. Kaszubską zaprojektowano na relacjach prawoskrętnych. Połączenie z projektowaną Trasą Średnicową zapewniono poprzez budowę połączenia prawoskrętnego za skrzyżowaniem z ul. Szosa Chełmińska (skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną pracującą w koordynacji z sygnalizacją na skrzyżowaniu Szosy Chełmińskiej). Ponadto przewidziano możliwość zawrócenia w Trasie Średnicowej z jezdni północnej na południową, za w/w wyjazdem z ul. Wybickiego. Wzdłuż ul. Wybickiego (po stronie południowej) zaprojektowano miejsca postojowe prostopadłe o wym. 2.5x5.0 m oraz chodnik jednostronny szer. min. 2.0 m po stronie północnej.
- 3) ul. Kaszubska
 - a. strona północna: Zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane z sygnalizacją świetlną z wydzielonym pasem do lewoskrętów. Szerokość pasów ruchu – 3.0 m. Od strony północnej projekt dowiązuje do opracowanej przez Gminę Toruń przebudowy ul. Kaszubskiej. Za projektowanym wlotem z ul. Trasa Średnicowa przewidziano połączenie (skrzyżowanie) na zasadach prawoskrętu z ul. Wybickiego.
 - b. strona południowa: Zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane z sygnalizacją świetlną z wydzielonym pasem do lewoskrętów. Szerokość pasów ruchu – 3.0 m. Dalej w kierunku południowym zaprojektowano jezdnię szer. 5.0 m w korytarzu zgodnym z MPZP. Przy jezdni zaprojektowano miejsca postojowe prostopadłe o wym. 2.5x5.0 m, oraz chodnik jednostronny szer. min. 2.0 m po stronie zachodniej i ścieżkę rowerową szer. 2.0 m po stronie wschodniej. Projektowana jezdnia ul. Kaszubskiej posiadać będzie skrzyżowanie z przebudowanym odcinkiem ul. Grunwaldzkiej.
 - c. wlot wschodni i zachodni Trasy Średnicowej – skanalizowany z sygnalizacją świetlną.
- 4) ul. Grunwaldzka odcinek od budynku nr 27-29 do Stacji Kontroli Pojazdów
 - a. Przewidziano przebudowę istniejącej jezdni ul. Grunwaldzkiej na odcinku od budynku 27-29 do Stacji Kontroli Pojazdów z zamknięciem ulicy przy Stacji Kontroli Pojazdów i wykonanie na końcu jezdni placu manewrowego. Szerokość jezdni 6.0 m.

- 5) ul. św. Józefa
- a. strona północna: Zaprojektowano skrzyżowanie z wlotem bez kanalizacji ruchu (z jednym wspólnym pasem ruchu, bez wydzielonych wysp segregacyjnych) z sygnalizacją świetlną. Szerokość pasów ruchu – 3.5 m. Od strony północnej przewidziano do przebudowy odcinek ul. św. Józefa do miejsca dowiązania z opracowaną przez Gminę Toruń przebudowy ul. Kaszubskiej (do wys. ul. Wodociągowej). Zaprojektowano obustronne chodniki o szer. 2.0 m.
 - b. strona południowa: Zaprojektowano skrzyżowanie z wlotem bez kanalizacji ruchu (z jednym wspólnym pasem ruchu, bez wydzielonych wysp segregacyjnych) z sygnalizacją świetlną. Szerokość pasów ruchu – 3.5 m. Zaprojektowano obustronne chodniki o szer. min. 2.0 m. oraz ścieżkę rowerową dostosowaną do projektu ul. św. Józefa – ścieżki rowerowe jednokierunkowe na pasach wydzielonych z jezdni.
 - c. wlot wschodni i zachodni Trasy Średnicowej – bez kanalizacji ruchu (z jednym wspólnym pasem ruchu, bez wydzielonych wysp segregacyjnych) z sygnalizacją świetlną.
 - d. Pomiędzy ul. św. Józefa a ul. Grunwaldzką (przy Zespole Szkół Ekonomicznych) zaprojektowano parking z miejscami parkingowymi prostopadłymi z drogą manewrową szer. 5.0 m łączącą ul. św. Józefa i Grunwaldzką.
- 6) ul. Grunwaldzka odc. od ul. Źródlanej do ul. św. Klemensa
- a. Przewidziano przebudowę istniejącej jezdni ul. Grunwaldzkiej na odc. od ul. Źródlanej do ul. św. Klemensa. Ulicę poprowadzono po istniejącym śladzie ul. Grunwaldzkiej (poprowadzono równolegle do Trasy Średnicowej) połączoną z projektowaną ul. św. Klemensa. Szerokość jezdni 5.0 m. Wzdłuż drogi przewidziano miejsca parkingowe prostopadłe 5.0x2.5 m. Na odc. od ul. Źródlanej w kierunku wschodnim w miejscu istniejącej jezdni przewidziano parking z miejscami prostopadłymi i drogą manewrową szer. 5.0 m. Droga manewrowa stanowi jednocześnie dojazd do bramy klasztoru.
- 7) ul. św. Klemensa
- a. Przewidziano przebudowę istniejącej jezdni ul. św. Klemensa na odc. od ul. Źródlanej do ul. Trasa Średnicowa. Ulicę poprowadzono po istniejącym śladzie ul. św. Klemensa (odc. po zach. stronie Osiedla św. Klemensa) lub po nowym śladzie zgodnym z MPZP (odc. po południowej stronie Osiedla św. Klemensa). Szerokość jezdni 6.0 m. (odc. południowy) oraz 3.0 jako jezdni z mijankami (odcinek zachodni).
- 8) ul. Morycińskiego
- a. Przewidziano budowę skrzyżowania z Trasą Średnicową. Szerokość jezdni 6.0 m.. Skrzyżowanie z Trasą Średnicową przewidziano jako zwykłe (bez kanalizacji ruchu), bez sygnalizacji świetlnej. Ponadto do przebudowywanego odcinka ul. Morycińskiego podłączono drogę dojazdową do Hospicjum.
 - b. Wlot wschodni i zachodni Trasy Średnicowej – zwykły (bez kanalizacji ruchu), bez sygnalizacji świetlnej. Na wlocie zachodnim przewidziano pas włączenia dla samochodów z ul. Morycińskiego.
- 9) ul. Szosa Okrężna
- a. Przewidziano budowę skrzyżowania typu rondo turbinowe wraz z przebudową wlotów ul. Szosa Okrężna. Dodatkowo zaprojektowano podwariant ukazujący skrzyżowanie ul. Okrężnej z Trasą Średnicową w postaci małego ronda.